UNIVERSITÉ DE TOULOUSE — FACULTÉ DE DROIT

L'Abordage Maritime

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Adolphe SÈBE

AVOCAT

TOULOUSE
IMPRIMERIE SAINT-CYPRIEN
27, ALLÉES DE GARONNE, 27

1902

L'ABORDAGE MARITIME

UNIVERSITÉ DE TOULOUSE — FACULTÉ DE DROIT

L'Abordage Maritime

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Adolphe SÈBE

AVOCAT

ACAD. LÉGISLAT. TOUL.

TOULOUSE
IMPRIMERIE SAINT-CYPRIEN
27, ALLÉES DE GARONNE, 27
—
1902

FACULTÉ DE DROIT DE TOULOUSE

MM. A. DELOUME, ✻, Doyen, professeur de Droit romain.
PAGET, ✻, Doyen honoraire, professeur de Droit romain.
CAMPISTRON, professeur de Droit civil.
WALLON, professeur de Droit civil.
BRESSOLLES, professeur de Procédure civile.
VIDAL, professeur de Droit criminel.
HAURIOU, professeur de Droit administratif.
BRISSAUD, professeur d'Histoire générale du Droit.
ROUARD DE CARD, professeur de Droit civil.
MÉRIGNHAC, ✻, professeur de Droit international public et privé.
TIMBAL, professeur de Droit constitutionnel.
DESPIAU, professeur de Législation française des finances et de Législation et Economie industrielles.
HOUQUES FOURCADE, professeur d'Economie politique.
FRAISSAINGEA, professeur de Droit commercial.
MARIA, agrégé, chargé des Cours d'histoire du Droit public français et histoire des doctrines économiques.
GHEUSI, agrégé, chargé des Cours de Droit Maritime et de Droit Civil comparé.
MESTRE, agrégé des Facultés de Droit, suppléant
TRINQUAT, docteur en Droit, suppléant.
MAGNOL, docteur en Droit, suppléant.

HABERT, licencié en Droit, secrétaire des Facultés de Droit et des Lettres.

HUC, ✻, conseiller honoraire à la Cour de Paris, professeur honoraire.
POUBELLE, G. O. ✻, ancien ambassadeur de France, professeur honoraire.

Président de la Thèse : M. FRAISSAINGEA.

SUFFRAGANTS { MM. VIDAL. GHEUSI.

La Faculté n'entend approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat.

A la mémoire de mon Père

A MA MÈRE

A MES PARENTS

A mes Amis

BIBLIOGRAPHIE

ABRAM.— Note sur l'arrêt d'Aix du 2 août 1900. (*Rev. int. du Droit marit.*, XVI, p. 31).

ALAUZET. — *Commentaire du droit commercial*, 2e édit., t. V, Paris, 1870.

AUTRAN. — *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes ;* 2e édition, Paris, Chevalier-Maresq, 1902.

— *Revue internationale du droit maritime*, 1885-1902.

BONFILS (Henri). — *Manuel de droit international public*, Paris, Rousseau, 1894.

CHOLET (Christian). — *L'abordage international. Compétence et conflit des lois*, Paris, Rousseau, 1898.

CLUNET. — *Journal de droit international privé.*

Comité maritime international. (Compte rendu des Conférences de Bruxelles, 1897, d'Anvers, 1898, de Londres, 1899, et de Paris, 1900).

Congrès de droit commercial d'Anvers, 1885 (compte rendu).

Congrès de droit commercial de Bruxelles, 1888, (compte-rendu).

COULON et HOUARD. — *Code pratique des assurances maritimes*, Paris, Rousseau, 1888.

COURCY (Alfred DE). — *Questions de droit maritime*, quatre séries, 1879-1888, Paris, Cotillon, éditeur.

DELOYNES. — *Questions pratiques en matière d'abordage. (Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1878).

DEPRET. — *L'abordage* (thèse), Caen, 1889.

DESJARDINS (Arthur). — *Traité de droit commercial maritime*, t. V, Paris, 1886.

DOUGLAS OWEN. — *De la responsabilité en cas d'abordage d'après la législation anglaise. (Journal de droit internat. privé*, 1897, p. 690).

DUBOIS. — *Abordage, navires de nationalité différente, loi applicable. (Journal de droit international privé*, 1896, p. 123).

EMÉRIGON. — *Traité des assurances et contrats à la grosse*, édit. Boulay-Paty, Paris-Rennes, 1827.

FRÉMONT. — *Code de l'abordage*, Paris, Giard et Brière, 1897.

FRESQUET (DE). — *Des abordages maritimes*, Aix, 1869.

FUZIER-HERMAN. — *Répertoire général alphabétique du droit français*. — V° *Abordage*.

HORNBOSTEL. — *L'abordage* (thèse), Aix, 1889.

Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille.

LAURIN. — *De la responsabilité du capitaine de navire en cas d'abordage, lorsqu'il se trouve un pilote à bord. (Rev. inter. du droit marit.*, I, 548).

LECOUTURIER (Emile). — *Une réforme nécessaire en matière de transports maritimes.* (L'*Argus*, journ. international des assurances, n^{os} des 9 décembre 1900, 6 et 13 janvier 1901).

A propos du procès de la « Bourgogne ». (Argus du 17 décembre 1899).

L'abordage mixte ou douteux. (Argus du 28 juillet 1901).

De l'exercice de la faculté d'abandon. (Argus du 11 août 1901).

Réformes désirables des clauses du connaissement. (Argus du 3 novembre 1901).

Règlement des conflits de loi en matière d'abordage. (Rev. inter. du droit maritime, XIV, p. 566).

LOTTIN. — *L'abordage maritime* (thèse), Paris.

LYON-CAEN (Charles). — *Tribunal compétent en matière d'abordage. (Revue critique*, 1896, p. 483).

LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*, t. VI (2e édit.), 1896. — Tomes II et III (3e édit.), 1898-1899, Paris, Pichon.

MITTELSTEIN (Max). — *Principes généraux du droit anglais sur l'abordage. (Revue inter. du droit maritime*, XII, p. 355).

Pandectes françaises. V° *Abordage.*

RAIKES. — *Abordage par faute commune.* (*Revue inter. du droit marit.*, XI).

REGNAUD. — *Des abordages maritimes* (thèse), Paris, 1891.

ROLIN. — *L'abordage, étude historique et de droit comparé*, Bruxelles, Castaignes, éditeur, 1899.

VALIN. — *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, Bécane, éditeur, 1829.

VALROGER (DE). — *Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce*, t. V, 1886.

Responsabilité des propriétaires de navires. (Rev. inter. du droit maritime, XV, p. 265).

VERMOND. — *Manuel de droit maritime,* Paris, Larose, 1898.

VERNEAUX. — *Note sur la loi du 14 décembre 1897. (Annuaire de législation française*, 1897, p. 152).

Note sur la loi du 21 avril 1898. (Annuaire de législation française, 1898, p. 279).

Etude sur la responsabilité des propriétaires de navires. (Journal de droit international privé, 1900, p. 233).

Questions soumises par le Comité maritime international aux associations nationales. (Rev. inter. du droit marit., XIII, p. 471).

INTRODUCTION

Dans une phrase souvent reproduite depuis, Valin, le célèbre commentateur de l'Ordonnance sur la Marine de 1681, disait : « Les abordages en route sont fort rares ; ceux en rade le sont un peu moins ; mais au port ils sont assez communs par la quantité des navires qui abordent au quai ou qui le quittent (1). »

Cette observation, absolument juste au dix-huitième siècle, lorsque Valin publiait son ouvrage, le demeura, on peut dire, jusque vers le milieu du dix-neuvième.

A l'époque de la navigation à voiles, le nombre des navires qui sillonnaient la mer était, en effet, beaucoup moins considérable qu'aujourd'hui et une rencontre au large n'était guère à redouter entre bâtiments qui suivaient des routes sinueuses, d'après l'impulsion que leur imprimait le vent. D'ailleurs, si une collision venait par hasard à se produire, elle n'entraînait ordinairement que des avaries de peu d'importance, car les deux navires étant mus par la même force et naviguant à peu près dans le même

(1) Valin, *Comm. sur l'ordonn. de la marine du mois d'août 1681*, p. 596.

sens, il en résultait que le choc ne pouvait pas être bien violent. Cela explique pourquoi les anciens recueils de droit maritime étaient si sobres de prescriptions concernant les abordages.

Nul n'ignore les bouleversements que, depuis un demi siècle environ, la découverte de la vapeur est venue introduire dans les conditions de la navigation. Il serait banal aujourd'hui de vouloir insister sur ce point et comparer un de ces splendides paquebots modernes qui traversent l'Atlantique en cinq ou six jours avec ces modestes bateaux à voiles, sur lesquels s'embarquaient nos pères et qui parfois mettaient des mois entiers à effectuer ce trajet. La distance qui sépare les uns des autres n'a d'égale que celle qui existe entre une diligence et un confortable wagon-lit. Dans cet ordre d'idées, il est donc bien permis de dire que le progrès a été plus considérable depuis une cinquantaine d'années que dans le courant des sept ou huit siècles précédents.

Malheureusement, il n'est pas une découverte de l'homme qui, si elle lui procure une plus grande somme de bien-être, n'expose par contre coup sa vie ou sa fortune à des dangers nouveaux. Le dix-neuvième siècle, qui fut sans conteste celui des grandes inventions, fut aussi celui des terribles catastrophes. On ne compte plus les victimes des accidents de chemins de fer ; la liste de celles de la locomotion automobile, qui ne date pourtant que d'hier, serait aussi déjà bien longue.....

Sur mer, où les communications se sont si prodigieusement développées, il en est de même. Nos va-

peurs modernes, admirablement construits et présentant toutes les garanties de stabilité désirables, n'ont guère à redouter d'être coulés par la tempête ; mais ils sont exposés à un autre péril tout aussi grave, celui de sombrer dans une collision. Il ne se passe guère de semaine, nous pourrions presque dire de jour, sans que l'on apprenne la nouvelle d'un accident de cette nature. Le mot de Valin a donc cessé d'être exact : si les abordages « en rade ou au port » sont toujours très fréquents, les abordages « en route » le sont encore peut-être davantage. Ces derniers sont aussi ceux qui entraînent les plus terribles conséquences. Alors qu'une rencontre entre les voiliers d'autrefois n'occasionnait guère que de simples avaries, il arrive trop souvent, de nos jours, que l'un des navires accostés soit englouti corps et biens. En tout cas, il n'est pas d'abordage qui n'entraîne au moins des dommages matériels très importants (1).

(1) D'une statistique publiée mensuellement par les soins du *Bureau VERITAS*, nous extrayons les renseignements suivants, concernant les cinq dernières années :

1897.	Voiliers perdus : 950	dont	74	franç.	par	abor.	61	dont	8	fr.
	Vapeurs	»	299	»	25	»	»	»	40	»	1	»
1898.	Voiliers	»	1.154	»	74	»	»	»	60	»	8	»
	Vapeurs	»	362	»	27	»	»	»	53	»	3	»
1899.	Voiliers	»	1.002	»	57	»	»	»	50	»	2	»
	Vapeurs	»	339	»	26	»	»	»	40	»	4	»
1900.	Voiliers	»	1.011	»	85	»	»	»	54	»	2	»
	Vapeurs	»	328	»	22	»	»	»	35	»	2	»
1901 (8 prem. mois).	Voiliers	»	443	»			»	»	29			
	Vapeurs	»	191				»	»	26			

On remarquera, d'ailleurs, que cette statistique ne porte que sur

La fréquence de ces sinistres tient surtout à deux causes : en premier lieu, grâce aux instruments de précision dont disposent nos marins, la marche des navires est devenue tellement régulière que l'on peut affirmer que deux vaisseaux effectuant le même voyage suivent exactement la même route et traversent les mêmes eaux. C'est pourquoi, l'on a pu dire, sans trop d'exagération, que les voies de la mer sont aussi bien tracées que celles des chemins de fer (1). L'autre cause, c'est que la vitesse des navires à vapeur tend sans cesse à s'accroître en raison de leurs dimensions. Sans remonter au temps de Colbert ou de Valin, le premier paquebot qui effectua, en 1840, un service d'Europe en Amérique, le *Britannia* de la Compagnie Cunard, navire à roues de 740 chevaux et de 1,054 tonnes, marchait à une vitesse de 8 à 9 nœuds. Nos plus récents transatlantiques français, la *Savoie* et la *Lorraine*, mesurent 177 m. 50 de longueur sur une largeur de 18 m. 20 ; leur puissance est d'environ 22,000 chevaux et leur vitesse, de 20 nœuds. Les plus grands et les plus rapides paquebots du monde actuellement à flot, qui sont le *Kaiser-Wilhem-der-Grosse* de la Compagnie du Lloyd Allemand, et le *Deutschland* de la Compagnie Hambourgeoise, progressent à une vitesse moyenne

les navires *signalés perdus*. Il en résulte que le nombre des navires engagés dans des collisions, mais simplement avariés, est beaucoup plus considérable.

(1) « Deux navires se heurtent sur la même voie maritime comme deux trains se heurtent sur la même voie ferrée. » Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, V, p. 16.

de 22 à 23 nœuds. Le premier, mis en service en 1898, a une longueur totale de 216 mètres, une largeur de 20 mètres, et une puissance de 33,000 chevaux ; le second, qui fut lancé en 1900, mesure 208 m. 50 de longueur sur 20 m. 42 de largeur, sa puissance est de 36,000 chevaux (1).

On conçoit, dans ces conditions, combien un abordage est dangereux pour des navires filant à une telle allure. On n'a pas oublié l'épouvantable naufrage de la *Bourgogne*, survenu le 4 juillet 1898, à la suite d'une collision avec un voilier anglais, naufrage qui coûta la vie à plus de deux cents personnes. Qui oserait affirmer que le retour de pareilles catastrophes n'est plus désormais à redouter (2) ?

A ne l'envisager qu'au point de vue juridique, un abordage entraîne encore les conséquences les plus

(1) Le Lloyd Allemand va mettre prochainement en service un autre navire, le *Kaiser-Wilhem II*, qui disputera sans doute au *Deutschland* le record de la vitesse maritime.

(2) On sait qu'à la suite du naufrage de la *Bourgogne*, les héritiers de l'une des victimes, M. Pollock, instituèrent un prix de cent mille francs à décerner à celui qui découvrirait l'appareil le plus pratique pour prévenir les abordages. La Commission chargée de l'attribution de ce prix s'est réunie par deux fois sans pouvoir fixer son choix. En effet, aucun des systèmes proposés, s'ils dénotent une imagination plus ou moins fantaisiste chez leurs inventeurs, ne paraît cependant appelé à rendre de grands services dans la pratique. On espère, au contraire, obtenir, dans un avenir prochain, des résultats beaucoup plus sérieux par la télégraphie sans fil, dont les méthodes actuelles permettent aux navires de correspondre entre eux dans un rayon de 200 kilomètres.

importantes. Par suite des dommages de toute nature qui en résultent, diverses catégories de personnes, propriétaires des navires et des cargaisons, passagers, gens de l'équipage ou assureurs, peuvent avoir des recours à exercer les unes contre les autres. Il importe donc d'établir les responsabilités et de régler la répartition de ces dommages : c'est dire qu'un abordage donne ordinairement lieu à de nombreux procès.

Or, les tribunaux qui sont appelés à connaître de ces litiges se trouvent en présence d'une législation absolument rudimentaire, sorte d'épave de l'Ordonnance de Louis XIV et des compilations antérieures de droit maritime, échouée dans notre Code de commerce. Il est évident, en effet, que le législateur de 1807 n'avait pu prévoir toutes les difficultés que soulève la question puisque, répétons-le, un abordage, à cette époque, n'était qu'un léger incident de la navigation, susceptible tout au plus d'occasionner quelques avaries matérielles sans gravité. Les rares dispositions qu'il lui consacre n'avaient donc pour but que la répartition de ces dommages. Pour le reste, notre jurisprudence s'est vue contrainte de combler les lacunes de la loi en s'inspirant des principes généraux.

D'autre part, un abordage ne se produit pas toujours entre navires appartenant à la même nationalité. Le plus souvent, au contraire, les navires qui s'accostent en pleine mer sont de nationalité différente. La difficulté est alors beaucoup plus grande quand il s'agit de régler le sinistre. Quel tribunal sera compétent

pour connaître de l'affaire et quelle loi le tribunal compétent devra-t-il appliquer ? Question fort délicate qui soulève des conflits de législation quotidiens. En l'absence de tout règlement international et devant la variété des systèmes proposés en doctrine, les solutions varient d'un pays à l'autre, et, parfois, dans le même pays, d'un tribunal à un autre. Il y a là une confusion des plus regrettables.

Depuis quelques années, on s'efforce d'y mettre un terme. Des hommes aussi compétents que dévoués, jurisconsultes, assureurs ou armateurs de diverses nationalités, ont pris l'initiative d'un mouvement ayant pour objet l'unification du droit maritime et, notamment, l'élaboration d'un code international de l'abordage. Le Comité Maritime International ainsi fondé a déjà tenu, depuis 1898, quatre congrès, au cours desquels des résolutions très importantes ont été prises ; de sorte qu'il est permis de dire que le but poursuivi est, dès maintenant, bien près d'être atteint.

Le Comité Maritime International est, d'ailleurs, en relations constantes avec des Associations Nationales de droit maritime, créées sous ses auspices et auxquelles il sert, en quelque sorte, de trait d'union. L'Association Française, qui est une des plus influentes, a pris une part très active aux travaux du Comité international ; c'est elle, en particulier, qui fut chargée de préparer la Conférence tenue en octobre 1900, à Paris, à l'occasion de l'Exposition Universelle. Mais elle ne borne pas là l'objet de ses études : en même temps qu'elle travaille à l'élaboration d'un projet de

code international de l'abordage, elle cherche à faire modifier, ou plutôt compléter, la législation française relative à cette matière. A ce titre encore, son œuvre doit être encouragée et il faut souhaiter que le succès vienne bientôt couronner ses efforts.

L'intérêt juridique qui s'attache à cette question de l'abordage, au double point de vue national et international, nous a déterminé à la prendre comme sujet de notre thèse. Nous voudrions en montrer l'état actuel ainsi que les progrès que l'on propose d'y apporter dans l'avenir (1).

Lorsqu'il s'est agi pour nous d'établir le plan de notre étude, nous nous sommes trouvé embarrassé, car la matière à traiter était vaste, — trop vaste même peut-être. Nous avions d'abord songé à grouper dans autant de chapitres distincts toutes les questions diverses qui ont trait à l'abordage afin d'examiner simultanément les solutions adoptées, non seulement en France, mais encore à l'étranger; nous aurions ensuite montré les efforts tentés récemment en vue de l'élaboration d'un code international

(1) A la question de l'abordage est intimement liée celle de l'assistance maritime. Le Comité maritime international ne les sépare pas et prépare, en même temps, l'unification du droit en matière d'assistance comme en matière d'abordage. Notre intention primitive était donc d'étudier à la fois l'une et l'autre. Mais nous avons dû bientôt y renoncer, en constatant combien vaste était le sujet. Nous avons, dès lors, préféré abandonner l'assistance, plutôt que d'être exposé à ne pas donner à cette intéressante question tout le développement qu'elle comporte.

de l'abordage. Mais, à la réflexion, il nous a semblé que ce mélange de droit français et de droit comparé déterminerait une confusion qui ne pourrait que nuire à la clarté de nos explications et qu'il était, dès lors, préférable de faire une séparation complète en consacrant un chapitre spécial à l'étude des législations étrangères. Voici donc l'ordre auquel nous nous sommes définitivement arrêté : dans une première partie, nous essaierons de présenter un exposé aussi complet que possible du régime français tel qu'il résulte de la législation et de la jurisprudence la plus moderne, ainsi que les critiques que soulève ce régime et les modifications qu'il y aurait lieu d'y introduire. Dans la seconde partie, nous passerons rapidement en revue les législations étrangères, en nous attachant surtout à mettre en relief les points par lesquels elles diffèrent de la nôtre ; après quoi, nous exposerons les travaux accomplis à ce jour, en vue de l'unification du droit maritime.

Mais, auparavant d'aborder notre première partie, nous croyons utile de présenter un rapide aperçu historique de la question.

HISTORIQUE. — **Droit romain.** — L'abordage était prévu, en droit romain, par la loi 29 au Digeste, IX, 2 (Ulpien).

§ 2. Si navis tua, impacta in meam scapham, damnum mihi dedit, quæsitum est

Si votre vaisseau heurtant une barque me cause un dommage, on demande quelle action j'aurai contre vous.

quæ actio mihi competeret? Et ait Proculus : si in potestate nautarum fuit ne id accideret, et culpa eorum factum sit, lege aquilia cum nautis agendum ; quia parvi refert, navem immittendo aut servaculum ad navem ducendo, an tua manu damnum dederis, quia omnibus his modis per te damno adficitur.

Sed si fune rupto, aut cum a nullo regeretur navis incurrisset, cum domino agendum non esse.

§ 3. Item Labeo scripsit : si cum vi ventorum navis impulsa esset in funes anchorarum alterius et nautæ funes præcidissent si nullo alio modo, nisi præcisis funibus explicare se potuit nullam actio-

D'après Proculus, si les matelots pouvaient empêcher le choc, et s'il est arrivé par leur faute, j'aurai contre eux l'action de la Loi Aquilia. Peu importe, en effet, que vous poussiez le navire avec la main ou en le dirigeant contre une barque à l'aide du gouvernail, puisque dans tous les cas j'éprouve un préjudice par votre faute.

Mais si l'abordage se produit soit par suite de la rupture d'un cordage, soit parce que personne ne dirigeait le vaisseau, on n'a aucune action contre le maître.

De même, écrit Labéon, si par la violence du vent, un navire est poussé au milieu des amarres d'un autre et si les matelots les coupent, n'ayant pas d'autre moyen de se dégager, aucune action n'est donnée... Mais si l'accident provient de la faute des matelots, on pourra exercer

nem dandam... Plane si culpa nautarum id factum esset lege aquilia agendum.

§ 4. Si navis alteram contra se venientem obruisset, aut in gubernatorem aut in ductorem actionem competere damni injuriæ, Alfenus ait. Sed si tanta vis navi facta sit, quæ temperari non potuit, nullam in dominum dandam actionem : sin autem culpa nautarum id factum sit, puto aquiliæ sufficere.

l'action de la loi *Aquilia*.

Si un navire en heurte un autre qui venait vers lui (et le coule), Alfénus estime que l'action *legis Aquiliæ* peut être dirigée soit contre le timonier, soit contre le maître. Mais si le navire a eu à lutter contre une force telle qu'il n'a pu la vaincre, pas d'action contre le maître. L'accident résulte-t-il au contraire de la faute des matelots, je pense (Ulpien) que l'action *legis Aquiliæ* est recevable.

Il résulte de ces textes que les Romains reconnaissaient deux sortes d'abordages : l'abordage fortuit, auquel ils assimilaient l'abordage par force majeure, et l'abordage fautif (1).

Dans le premier cas, aucune action n'était donnée. Chaque navire supportait son dommage, sans pouvoir exercer de recours contre l'autre.

(1) On remarquera, d'ailleurs, que dans ces textes on ne trouve aucun mot qui corresponde spécialement à celui d'*abordage*. Ulpien emploie toujours une périphrase pour désigner cet événement.

Dans le second cas, le navire abordé avait contre l'abordeur l'action *legis Aquiliæ*. Nous n'avons pas ici à faire l'analyse de cette action. Nous nous bornerons à rappeler qu'elle atteignait la faute *même la plus légère* (1). Le maître coupable d'une simple négligence, *imperitia*, *infirmitas*, dans la conduite de son navire, commettait donc un *furtum legis Aquiliæ* et était de ce chef responsable de l'abordage.

Les Romains ignoraient la distinction entre l'abordage maritime et l'abordage fluvial ; ils les soumettaient tous deux aux mêmes règles. Il en était, d'ailleurs, de même des bâtiments de mer et des bâtiments de rivière : leur assimilation était complète au point de vue juridique.

Enfin, on ne trouve aucune trace, dans la législation romaine, de mesures destinées à prévenir les collisions en mer, ainsi qu'il en existe aujourd'hui dans la plupart des nations maritimes.

Ancien droit Français. — Les principes du droit romain furent fidèlement reproduits dans le *Consulat de la Mer*, sorte de compilation du droit maritime en vigueur dans la Méditerranée (2).

Comme le Digeste, ce recueil distingue donc l'abordage fortuit qui ne donne lieu à aucune action de

(1) *In lege Aquilia et levissima culpa venit.* 44 princip., IX, 2.

(2) La date de son apparition est très incertaine. On la place vers le treizième ou le quatorzième siècle. Le *Consulat de la Mer* était écrit en langue catalane. Sa première édition imprimée parut à Barcelone en 1494.

l'abordage fautif dont l'auteur est déclaré responsable. Le caractère de la collision était apprécié par un conseil de prud'hommes instruits dans l'art de la navigation.

Sur les côtes de l'Océan, le droit maritime en vigueur avait trouvé sa formule dans les *Jugements* ou *Rôles d'Oléron* (1). Cette compilation dont l'autorité fut très grande adopta vis-à-vis de l'abordage fautif la théorie du droit romain, mais en ce qui concerne l'abordage non fautif, elle suivit des règles toutes différentes. L'article 15 relatif à cette matière, est, en effet, ainsi conçu : Quand il n'y a faute démontrée d'aucun côté « ... le damage doit être apprisé et parti moitié entre les deux neefs et les vijus qui sont dedans les deux neefs doivent partir du damage entre les marchands... »

Nous voyons ici la première application du partage des dommages par moitié et leur répartition entre les deux navires, et même entre les cargaisons. Nous retrouverons dans l'Ordonnance de 1681 et dans le Code de commerce ce principe du partage par moitié, au moins quant aux navires. La raison de cette disposition donnée par les *Jugements* est très curieuse. Leurs rédacteurs ont voulu, paraît-il, empêcher les capitaines des vieux navires de se mettre

(1) On ignore encore la date de l'apparition de ce recueil. On peut affirmer cependant qu'il remonte au moins au douzième ou même au onzième siècle. Le nom de *Jugement* lui vient de ce qu'il constate la jurisprudence ; celui de *Rôle*, de l'ancien usage consistant à rouler les manuscrits autour d'un cylindre.

par fraude sur la route des autres, dans l'intention de provoquer un abordage et de se faire payer les avaries comme si leurs navires étaient neufs. Nous ignorons si le fait s'était souvent produit avant la publication des Rôles d'Oléron et si, par conséquent, cette mesure consistant à partager la totalité des dommages entre les deux navires mit une heureuse entrave à des calculs pervers de maîtres ou patrons de l'époque. En tout cas, il nous semble que cette considération a, de nos jours, singulièrement perdu de sa valeur et que si elle est le seul motif du maintien dans l'article 407, § 3 Code de commerce du partage des dommages par moitié, notre législateur pourrait sans danger effacer cette disposition.

Recueils se rattachant aux Rôles d'Oléron. — Les Rôles d'Oléron furent adoptés littéralement par plusieurs nations, notamment par la Grande Bretagne (1). D'autres les reproduisirent avec quelques modifications.

Citons notamment les *Règlements de Wisbuy* (2), en vigueur dans les Etats de la Baltique et les Villes Hanséatiques, qui reproduisent le principe du partage

(1) L'auteur anglais Selden, dans son livre *Mare Clausum*, paru en 1636, en réponse au célèbre *Mare Liberum* du Hollandais Grotius, prétend que les Jugements d'Oléron furent publiés comme lois anglaises par le roi Richard Ier, après son retour de Terre-Sainte (1194). Cette opinion est combattue par plusieurs auteurs, en particulier par M. Pardessus. (V. M. Mittelstein, *Principes généraux du droit anglais sur l'abordage, Rev. int. du Dr. marit.*, XII, p. 355).

(2) Compilation du douzième siècle, en vieux dialecte français.

par moitié. Nous retrouvons encore l'influence des Rôles d'Oléron dans les *Jugements de Damne* ou *Lois de Westcapelle*, dans les *Coutumes d'Amsterdam* et dans d'autres recueils de moindre importance. Notons enfin une disposition des statuts de Riga qui fait supposer l'existence d'une règlementation de la navigation : « Lorsque deux navires se heurtent l'un l'autre, pendant l'obscurité de la nuit, en pleine mer, l'un ayant *une lanterne allumée*, l'autre n'en ayant pas, le dommage causé à celui qui n'avait pas sa lanterne allumée ne sera pas payé, mais le dommage éprouvé par celui qui avait sa lanterne allumée sera payé par l'autre. »

Ordonnance de 1681. — Le Consulat de la Mer, dans le Midi, les Rôles d'Oléron sur les côtes de l'Océan, restèrent en vigueur, en France, jusqu'à la publication de l'Ordonnance de la Marine en 1681, celle qui est considérée comme la plus parfaite des Ordonnances de Louis XIV. Par son étendue et l'importance des matières qu'elle renferme, elle constitua le véritable code de la Marine; plusieurs de ses dispositions, reproduites dans le Code de commerce, sont encore appliquées de nos jours.

Relativement à l'abordage, cette Ordonnance consacra la théorie des Jugements d'Oléron :

Article 10, livre III, titre VI : « En cas d'abordage de vaisseaux, le dommage sera payé également par les navires qui l'auront fait et souffert, soit en route, en rade ou au port ».

Article 11 : « Si toutefois l'abordage avait été fait

par la faute de l'un des maîtres, le dommage sera réparé par celui qui l'aura causé. »

L'interprétation de ces deux articles donna lieu à une controverse entre les deux commentateurs de l'Ordonnance, Valin (1) et Emérigon (2).

D'après Valin, il n'y aurait que deux sortes d'abordages : l'abordage fautif et l'abordage non-fautif. Le premier est réparé par celui qui l'a causé. Toutes les fois qu'il n'y aura pas faute démontrée de l'un des maîtres, « le dommage sera payé également par les navires qui l'auront fait et souffert ».

Emérigon, au contraire, avocat provençal, imbu par conséquent des principes du droit romain, distingue trois sortes d'abordages : l'abordage fortuit, l'abordage fautif et l'abordage mixte ou douteux.

1° *Abordage fortuit.* — « L'abordage arrivé par fortune de mer, sans la faute de personne, est avarie simple. Chaque navire garde le mal qu'il a reçu... L'Ordonnance, ajoute l'auteur, a omis de parler du cas que je viens de traiter, lequel reste par conséquent dans la disposition du droit commun. »

2° *Abordage fautif.* — Prévu par l'article 11, et qui, selon les principes du droit commun, est à la charge de celui qui l'a causé.

3° *Abordage mixte ou douteux.* — Article 10. « Si l'abordage n'est pas arrivé par cas fortuit, dit Emérigon,

(1) *Comment. sur l'Ordonn. de la marine d'août 1681*, publié en 1766.

(2) *Traité des assurances et des contrats à la grosse.*

et qu'il soit impossible de savoir par la faute de qui, c'est alors le cas de partager le différend et de faire supporter la moitié des dommages à chacun des navires. Tel est le sens de l'article 10, titre des Avaries. »

Cette interprétation d'Emérigon est-elle exacte? A ne considérer que les termes de l'Ordonnance, on est tenté de le nier. Si, en effet, ses rédacteurs ont songé réellement à maintenir l'abordage fortuit du droit romain, comme le prétend l'auteur du *Traité des Assurances*, pourquoi ne pas y avoir fait la moindre allusion?

Quoi qu'il en soit, l'opinion d'Emérigon prévalut dans la pratique ; nous verrons qu'elle fut formellement consacrée dans l'article 407 du Code de Commerce.

Sous l'article 10 de l'Ordonnance, Valin enseigne que deux difficultés avaient été soulevées : la première, sur le sens du mot *également*; la seconde, sur le point de savoir qui doit supporter les dommages des marchandises.

Et, d'abord, le mot *également* signifie-t-il que chaque navire doit supporter la moitié des dommages, ou bien qu'il doit contribuer à leur paiement, en proportion de sa valeur, comme le décide notamment l'article 67 de l'Ordonnance de Wisbuy? « L'opinion commune, répond Valin, est que le dommage doit être réparé à communs frais et par moitié, suivant la disposition expresse de l'article 14 des Jugements d'Oléron... C'est aussi notre usage, fondé vraisemblablement sur ce que cette voie est plus courte que celle

d'une estimation de la valeur des deux navires, estimation, non seulement embarrassante de sa nature, mais encore sujette à inconvénient par les surprises qu'il serait aisé de pratiquer. » Et Valin se félicite de cette disposition qu'il juge « le moyen le plus propre à rendre les capitaines et maîtres des navires extrêmement attentifs à éviter tout abordage, surtout des bâtiments faibles et plus susceptibles d'être incommodés par le moindre choc, en leur rendant toujours présente la crainte de supporter la moitié du dommage qu'il en pourrait recevoir... Rien donc de plus juste que la contribution par moitié ».

On est en droit de s'étonner de cette admiration du célèbre jurisconsulte pour une disposition pourtant si critiquable. Comment s'est-il laissé séduire à ce point par son prétendu côté avantageux et comment n'a-t-il pas été frappé de la situation injustement favorisée où elle place les gros bâtiments à l'égard des petits? Combien Emérigon était plus dans le vrai, lorsque, constatant lui aussi que le dommage devra être payé par portions égales par les deux navires, il ajoute cette appréciation si judicieuse : « De là, il peut très fort arriver que l'entière valeur de l'un des navires soit absorbée par la demie du dommage, tandis que l'autre navire beaucoup plus important supportera avec aisance la demie restante. » Cette simple observation ne suffit-elle pas à condamner la disposition de l'Ordonnance que Valin déclare si heureuse?

Passons maintenant à la seconde question étudiée par Valin : Qui doit supporter les dommages subis

par les marchandises ? Sans nous arrêter à la discussion à laquelle se livre l'auteur à ce propos, indiquons simplement les solutions qu'il adopte : si l'abordage est causé par la faute d'un capitaine, c'est lui qui devra indemniser les chargeurs des marchandises avariées, qu'elles soient chargées sur son propre navire ou sur l'autre. Si, au contraire, l'abordage a été purement fortuit, ce sont les propriétaires des marchandises qui supporteront les dommages éprouvés par celles-ci. C'est la solution que commandent à la fois l'équité et les principes généraux du droit. « S'il en est autrement des dommages réciproquement reçus par les deux navires, c'est que cela a été décidé par des raisons de police qui ne peuvent s'appliquer aux avaries des marchandises. » Emérigon soutient la même opinion. Toutefois, ayant distingué, comme nous l'avons vu, une troisième espèce d'abordage, l'abordage mixte ou douteux, il est amené à se demander qui, en cas pareil, doit supporter les avaries de la cargaison. Sa réponse est la suivante : « Je crois que ce dommage est pour le compte du marchand ou de ses assureurs, sans que le navire en soit responsable, parce que, en règle générale, le doute suffit pour faire présumer la fortune de mer plutôt que la faute (1). »

(1) L'Ordonnance de 1681 établit encore la compétence absolue des Amirautés en cette matière (livre I, titre II, art. 3), la prescription de vingt-quatre heures, et l'article 26, titre VI, livre 3, met aux risques des assureurs toutes les pertes résultant d'abordage.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Définition de l'Abordage. — Abordage maritime et Abordage fluvial.

Les mots *aborder*, *abordage*, ont diverses acceptions dans le langage maritime.

Aborder c'est, dans un premier sens, l'action de prendre terre ; on dit d'un navire qu'il aborde un port, une île, un rivage (1).

Aborder est aussi synonyme d'accoster. La manœuvre qui consiste à s'approcher d'un bâtiment, à le toucher sans le heurter, est un abordage.

On appelle encore abordage l'action d'un vaisseau qui, dans un combat naval, se jette sur un vaisseau ennemi pour le saisir ou le couler.

L'abordage enfin est le choc, le heurt de deux navires, c'est-à-dire de deux bâtiments naviguant ou susceptibles de naviguer.

C'est dans ce dernier sens exclusivement qu'il faut

(1) Les articles 244 et 413 C. de comm. emploient le mot *aborder* dans ce sens.

entendre le mot *abordage* dans le Code de commerce (1) et en droit maritime en général. Les auteurs et la jurisprudence sont d'accord sur ce point (2). Cette expression a alors pour synonyme la locution *collision en mer* (3), qui se trouve dans la rubrique de la loi du 10 mars 1891 (4).

Il n'y a donc pas abordage, au sens légal du mot, quand un navire heurte :

Une jetée ou un quai (5);

Un navire réduit à l'état d'épave (6);

Un ponton de bateau à vapeur (7);

Un établissement de bains ou un bateau-lavoir (8);

(1) Sauf l'exception des articles 244 et 413.

(2) La question a été définitivement tranchée par un arrêt de la Cour de Bordeaux du 17 mars 1830, S., 1831, 2, 339.

(3) Traduit de l'anglais *collision at sea*.

(4) Dans l'Ordonnance de 1681, liv. V, tit. IV, art. 8, on lit : « Ne pourront les propriétaires ou fermiers prétendre aucuns dépens, dommages et intérêts, contre les mariniers dont les bateaux auront *abordé* leurs bordigues, s'ils ne justifient que l'*abordage* a été fait par leur faute et malice. » *Abordage* signifie ici heurt, choc, non d'un navire, mais d'un corps inerte, de cette sorte de constructions en roseaux destinées à la pêche, appelées *bourdigues*, dont l'usage s'est prolongé longtemps sur nos côtes de la Méditerranée. Mais, dans l'article 10, liv. III, tit. VII, déjà cité, le mot *abordage* signifie réellement : choc de deux bâtiments qui naviguent.

(5) Douai, 13 mai 1859, S., 1860, 2, 9. — *Sic*, Anvers, 31 mars 1887, Autran, III, p. 221.

(6) Trib. de comm. de Nantes, 7 mai 1881, J. de Nantes, 1882, I, 23 ; Cour d'appel de Paris, 14 décembre 1899, Autran, XVI, p. 11.

(7) Trib. de comm. de Nantes, J. de Marseille, 1882, 2, 112.

(8) Trib. de comm. de Nantes, 6 juin 1883, J. de Marseille 1884, 2, 114.

Et, d'une façon générale, tout objet quelconque autre qu'un navire (1).

D'autre part, il n'y a pas encore abordage s'il n'y a pas eu réellement choc matériel entre les deux navires. M. Desjardins critique à ce propos, avec raison, un jugement du Tribunal de commerce de Nantes, du 27 mars 1852, d'après lequel il y aurait abordage lorsqu'un navire sombre, entraîné par le mouvement imprimé aux eaux par un navire à vapeur passant dans son voisinage (2).

Mais il suffit que le navire ait heurté les amarres d'un autre sans toucher à sa coque, pour qu'il y ait lieu d'appliquer les règles de l'abordage (3). « Il y a choc matériel, en effet, dit M. Desjardins, dans l'espèce, sinon contre le corps du navire, au moins contre un de ses accessoires. »

L'abordage est maritime ou fluvial.

Les règles particulières édictées par le Code de commerce ne s'appliquent qu'à l'abordage maritime; il en est de même de la loi du 10 mars 1891 et du règlement international de 1897. L'abordage fluvial reste soumis aux principes du droit commun (art. 1382

(1) Cass., 27 janvier 1880, J. de Marseille, 1880, 2, 117.

(2) Desjardins, tome V, nº 1076.

(3) En ce sens : Desjardins, tome V, 1076; — Cour d'appel de Rennes, 9 août 1851. — *Contrà* : Trib. de comm. de Marseille, 24 janvier 1871, J. de Marseille 1871, 1, 64. — Dans le sens de Desjardins : C. d'appel de Rouen, 25 mai 1898, Autran, XIV, 458.

C. Civ.). Il y a donc grand intérêt à les distinguer l'un de l'autre. Quel sera le *criterium* de cette distinction?

Nous nous trouvons en présence de trois systèmes :

Le premier tient compte à la fois du lieu où l'abordage s'est produit et de la qualité des navires. Ce système, aujourd'hui justement abandonné, avait été sanctionné par un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 23 février 1863 (1), qui définit l'abordage maritime : « l'abordage qui se produit entre deux bâtiments de mer, et dans des eaux maritimes. »

Les partisans du second système ne s'attachent qu'à la qualité des navires. L'abordage serait maritime lorsqu'il se produirait entre bâtiments de mer, et fluvial lorsqu'il aurait lieu entre bâtiments destinés à la navigation intérieure (2).

Le troisième système, enfin, ne prend en considération que le lieu du sinistre. Les navires entrés en collision étaient-ils en état de navigation maritime, l'abordage sera lui-même maritime; sinon, il sera fluvial. Il faut donc se demander si la navigation était maritime. Or, elle présente ce caractère quand elle a lieu soit en pleine mer, soit dans les ports, rades, étangs, compris dans le domaine public maritime, soit sur les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée et, pour ceux où il n'y a

(1) S., 1863, 2, 252.

(2) Cette opinion est notamment soutenue par Alauzet, V, numéro 2316.

pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter (1).

Ce troisième système a aujourd'hui définitivement prévalu en doctrine (2) et en jurisprudence (3). Son application sera, en effet, toujours aisée. Rien de plus simple que de déterminer la nature des eaux où s'est produite la collision. Si, au contraire, on voulait se rattacher à l'un des systèmes qui tiennent compte de la nature des navires, on se trouverait souvent en présence de difficultés. En effet, les tribunaux, après avoir longtemps jugé que la qualité d'un navire dépend de la destination qu'on lui a donnée lors de sa construction, décident aujourd'hui, à la suite de la Cour de Cassation (4), que cette qualité résulte de l'affectation qu'il a réellement reçue. Mais il arrive fréquemment que des navires affectés à la navigation maritime remontent le cours d'un fleuve, ou inversement que des bâtiments d'intérieur arrivent jusqu'à la mer. Comment qualifier alors la collision où ils peuvent se trouver engagés? L'abordage survenu dans ces conditions, entre un bâtiment de mer et un bâtiment de rivière, sera-t-il maritime ou

(1) Loi sur l'Inscription maritime du 24 décembre 1896, art. 1er, reproduisant presque textuellement le décret du 19 mars 1852, article 1er.

(2) V. notamment Lyon-Caen et Renault, VI, 999; Desjardins, V, 1077; de Fresquet, *Des abordages maritimes*.

(3) Rouen, 25 mai 1860, J. de Marseille, 1862, 2, 174; Rouen, 30 juin 1875, J. *le Droit*, du 25 octobre 1875; Paris, 3 janv. 1884, *la Loi*, du 28 janvier 1885.

(4) Cass., 22 juillet 1896, S., 1897, 1, 80.

fluvial? Ce sont ces considérations qui ont fait abandonner par les auteurs modernes et la jurisprudence ce système qui semble avoir prévalu, au moins en doctrine, vers le milieu du dix-neuvième siècle (1).

(1) La distinction entre l'abordage maritime et l'abordage fluvial se retrouve en Belgique. Les articles 232 et 233 du Code de commerce belge ne s'appliquent qu'au premier. Au contraire, la jurisprudence allemande a une tendance à appliquer toujours les mêmes règles, sans tenir compte du lieu où s'est produite la collision. C'est ainsi, notamment, qu'elle a admis l'application des articles 451 et 452 C. de comm., relatifs à la limitation de responsabilité du propriétaire dans un cas d'abordage fluvial (Trib. sup. Hanséatique, 30 novembre 1885, Autran, I, p. 522). De même, en Angleterre, la Haute-Cour d'Amirauté, compétente en matière d'abordage, applique toujours les mêmes solutions, quel que soit l'endroit où la rencontre a eu lieu (V. Max Mittelstein, *Princ. gén. du droit angl. sur l'abord.* Autran, XII, p. 355).

CHAPITRE PREMIER

Diverses espèces d'abordages maritimes.

L'article 407 du Code de commerce est ainsi conçu :

« En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé.

« Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

« S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert.

« Dans ces deux derniers cas, l'estimation du dommage est faite par experts... »

Nous avons déjà montré l'origine historique de cet article. Ses rédacteurs ont cru devoir maintenir le partage par moitié adopté par les Rôles d'Oléron et l'Ordonnance de 1681. Toutefois, comme nous le disions plus haut, ils ont consacré l'interprétation d'Emérigon, puisque, avec lui, ils distinguent trois espèces d'abordages maritimes :

1° Celui qui provient d'un cas fortuit ;

2° Celui qui est causé par la faute de l'un des capitaines ;

3° Celui dont la cause est mal définie et que, pour ce motif, on appelle abordage douteux.

Les deux premières espèces d'abordages ne nous retiendront pas bien longtemps, car notre article se borne à appliquer à leur égard les principes du droit commun : l'événement résulte-t-il d'un cas fortuit, pas de responsabilité, partant pas d'action : chacun supporte son dommage. L'abordage, au contraire, a-t-il été causé par la faute de l'un des capitaines, celui-ci en doit réparation, et les diverses personnes qui ont été lésées ont une action contre lui.

L'abordage douteux, que l'on appelle aussi parfois abordage mixte, méritera une plus longue analyse. Le paragraphe 3 de notre article qui le consacre contient, en effet, deux dispositions singulières : la première, c'est le droit reconnu au demandeur d'obtenir une condamnation contre son adversaire, sans avoir démontré la faute de ce dernier, ce qui constitue une grave dérogation à tous les principes juridiques ; la seconde, c'est le maintien, dans notre législation, du partage des dommages par moitié.

Nous aurons à nous demander si une pareille disposition n'est pas aujourd'hui surannée et s'il n'y aurait pas lieu de la faire disparaître du Code de commerce pour retourner purement et simplement au droit commun.

D'autre part, en lisant attentivement l'article 407, on constate une lacune dans sa rédaction. Le deuxième paragraphe prévoit sans doute la *faute de l'un des capitaines*. Mais, si l'abordage a été causé par la *faute respective des deux capitaines*, comment

règlera-t-on le sinistre ? Notre article ne le dit pas, et, devant son silence, la jurisprudence, souvent saisie de la question, a dû recourir aux principes généraux. Il faudra rechercher comment elle l'a fait et étudier les solutions qu'elle a adoptées en cette matière délicate.

Enfin, il arrive parfois que le navire, par la faute duquel la collision s'est produite, était en état de remorquage ou bien sous la direction d'un pilote. Ce sont là, évidemment, des circonstances de nature à modifier profondément les règles de la responsabilité ; elles n'en sont pas moins demeurées, elles aussi, hors des prévisions du législateur. Les tribunaux ont dû encore suppléer à cet oubli.

En résumé, nous aurons à étudier séparément dans ce chapitre : 1° l'abordage fortuit ; 2° l'abordage par faute de l'un des capitaines ; 3° l'abordage douteux ; 4° l'abordage par faute commune ; 5° l'abordage au cas de pilotage et 6° l'abordage au cas de remorquage. Chacune de ces questions fera l'objet d'un paragraphe.

I

ABORDAGE FORTUIT

L'abordage est fortuit, quand il est un effet du hasard et qu'on ne peut l'imputer ni à l'intention, ni à la maladresse, ni à la négligence de personne. Au cas fortuit on assimile la force majeure, c'est-à-dire

tout événement que l'homme ne peut empêcher. L'abordage sera donc traité comme fortuit si, par exemple, il s'est produit pendant une tempête ou par un temps de brume intense (1) (2).

Ces circonstances seraient, d'ailleurs, insuffisantes, si une faute quelconque pouvait être mise à la charge de l'un des navires. C'est ainsi que serait à bon droit déclaré responsable de la collision, le capitaine qui, au cours d'une tempête, n'aurait pas pris toutes les précautions que commande l'expérience du marin ; qui, par exemple, s'il s'agit d'un vapeur, n'aurait pas fait prendre à son navire la vitesse à laquelle celui-ci obéit le mieux au gouvernail. Le point de savoir si un abordage est ou non fortuit est, en somme, essentiellement une question de fait ; c'est donc au juge du fait seul qu'il appartient de la régler, et, contrairement à l'opinion de M. Desjardins (3), nous pensons que cette question échappe à la censure de la Cour de Cassation.

(1) Aix, 31 juillet 1888, Autran, IV, 142; Rouen, 28 décembre 1887, *id.*, III, 543, et 12 mars 1891, VI, 650; Aix, 28 mars 1900, J. de Marseille, I, 379.

(2) Il a été souvent jugé qu'un événement météorologique ou autre, connu et annoncé à l'avance, et contre lequel on a pu prendre les précautions usuelles et nécessaires, n'est pas, en principe, un cas fortuit. Il le devient si, par sa violence, il sort du cours ordinaire des choses; ainsi, le mascaret (Bordeaux, 15 juillet 1896, Autran, XII, 273); les courants à l'entrée d'un port (Rouen, 2 juin 1886, *id.*, II, 285); une saute de vent (Rouen, 25 mai 1898, *id.*, XIV, 458).

(3) Desjardins, V, n° 1127.

Il est à peine besoin d'ajouter que si l'événement de force majeure a été précédé ou accompagné de quelque faute imputable à l'abordeur, l'abordé qui s'en prévaut doit faire la preuve de son allégation ; la faute ne se présume pas. Et même, il ne suffirait pas de prouver un fait répréhensible à la charge de l'abordeur, il faudrait encore démontrer que ce fait a exercé une influence déterminante sur l'abordage, soit directement, soit en plaçant le navire dans une situation telle qu'il devenait plus difficile d'éviter l'accident. Mais, cette double démonstration faite, pour si légère que soit la faute imputable à l'abordeur, elle suffit à modifier le caractère de l'abordage. Il n'est plus fortuit, il est fautif, et le capitaine en faute sera responsable de tout le dommage. Telle était, nous l'avons vu, la solution du droit romain. La jurisprudence moderne l'a consacrée (1).

Si, au contraire, aucune faute n'est démontrée à la charge de l'un des navires, chacun supporte son dommage, conformément à l'article 407, § 1. *Res perit domino.*

Cette proposition, il est bon de le faire remarquer dès maintenant, n'est vraie que sauf le recours des propriétaires des navires contre leurs assureurs. Ceux-ci, en effet, aux termes de l'article 350 du Code de commerce, sont formellement tenus d'indemniser les assurés de toute perte ou dommage provenant

(1) Rouen, 25 avril 1870, J. du Havre, 1870, II, 101 ; Aix, 5 juillet 1887, S., 1887, II, 230.

d'abordage fortuit. Notons enfin que la solution de l'article 407, § 1, relative aux navires, étant l'expression du droit commun et de l'équité, devra, bien que la loi ne le dise pas, être étendue aux chargements. En d'autres termes, l'abordage fortuit n'occasionne, en principe, que des avaries simples. Les dommages subis par les chargements restent à la charge de leurs propriétaires (1).

II

ABORDAGE PAR LA FAUTE DE L'UN DES CAPITAINES

Rentrent dans cette catégorie les abordages dus à la faute de l'un des capitaines ou d'un membre de l'équipage d'un navire dont le capitaine est responsable.

L'article 407, § 2, appliquant purement et simplement le principe général de l'article 1382 Code Civil, met en ce cas le dommage à la charge de celui qui l'a causé. Or, toujours d'après le droit commun, la responsabilité civile entraînant l'obligation de réparer le dommage existe au cas de délit ou de quasi-délit.

(1) « En un seul cas, les avaries résultant d'un abordage causé par cas fortuit ou force majeure pourraient être classées en avaries communes : ce serait quand l'abordage a été causé volontairement, en vue d'éviter un sinistre plus grave, par exemple un naufrage. » (Autran, *C. international de l'abordage,* p. 77.)

On sait que le quasi-délit résulte d'une simple négligence (1).

Une question importante se pose au sujet de l'abordage fautif : que doivent comprendre les dommages-intérêts dus par le capitaine responsable? Ne faut-il tenir compte dans leur règlement que des avaries matérielles résultant de l'abordage, ou bien faut-il étendre la liste des dommages susceptibles de donner lieu à une indemnité?

Les deux opinions ont été soutenues.

Les auteurs qui ont enseigné la première ont invoqué en sa faveur « le texte de la loi, puis une considération : le système opposé donnerait aux gros bâtiments un avantage très grand; le choc ne leur cause le plus souvent que des dommages matériels peu importants; le chômage de quelques jours ferait monter leur quote-part à une somme qui pourrait absorber la valeur du petit navire abordé (2) ».

Malgré cette considération pratique, l'opinion inverse a définitivement prévalu en doctrine et en jurisprudence. Tout le monde reconnaît aujourd'hui qu'il faut appliquer, en la matière, le principe de l'article 1149 Code civil, bien que le code l'ait formulé à l'occasion des contrats : « Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la

(1) Nous ne nous occupons pas ici du délit ou du quasi-délit d'abordage, au point de vue pénal. Nous verrons plus loin que, depuis la loi de 1891, l'abordage est, dans la plupart des cas, un délit pénal, qu'il soit, au point de vue civil, un délit ou un quasi-délit.

(2) Lyon-Caen et Renault, VI, nº 1004.

perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé... »

De la perte qu'il a faite, c'est ce que les jurisconsultes appellent le *damnum emergens*.

Du gain dont il a été privé, c'est le *lucrum cessans*.

En conséquence, « le dommage dont il est dû réparation comprend toutes les dépenses causées par l'abordage et les gains dont cet accident prive le navire abordé ». (Autran, C. International de l'abordage, p. 114).

Nous ne voulons pas critiquer l'exactitude de cette formule. Nous craignons cependant que ses interprètes ne se laissent séduire par sa généralité et ne soient parfois tentés d'en faire une application trop étendue. En effet, nous admettons volontiers que l'on transporte en matière de délit et de quasi-délit le principe de l'article 1149; mais il nous semble qu'il faudrait du moins le faire en tenant compte de la restriction importante apportée à ce principe par l'article 1151 : « Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les *dommages-intérêts ne doivent comprendre à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention* ».

Lisons : que ce qui est une suite immédiate et directe de l'abordage (1). C'est en ce sens seulement que nous acceptons la formule de M. Autran.

(1) Et non, par conséquent, les dommages dont le sinistre n'a été que l'occasion. *Sic*, Rouen, 25 mai 1898 précité, Autran, XIV, 458.

D'une manière générale, on admet que l'indemnité à la suite d'un abordage doit représenter, en outre des frais de réparation des dommages matériels, le bénéfice dont le capitaine et les gens de l'équipage ont été privés, ainsi que le fret perdu par le propriétaire, déduction faite des dépenses évitées par le chômage. L'abordeur doit aussi indemniser les marins et les passagers de la perte de leurs effets.

L'usage s'était établi, depuis quelques années, en France (1), de condamner le navire abordeur à payer au navire abordé pour la durée des réparations de ce dernier une indemnité fixée au taux des surestaries, c'est-à-dire par tonneau de jauge et par jour (0 fr. 50 pour les voiliers, 1 fr. pour les vapeurs), en tenant compte de la diminution des frais pendant le chômage.

Mais ce n'est pas une règle toujours admise. C'est ainsi que la Cour de Bordeaux a décidé que cette indemnité doit être limitée à la moitié des surestaries stipulées dans la charte-partie (2). Deux jugements du tribunal de commerce du Hâvre fixent à 0 fr. 75 par tonneau de jauge et par jour le taux des dommages-intérêts dus à un steamer pendant la durée de ses réparations (3). Notons, enfin, que les décisions de jurisprudence les plus récentes, sans tenir compte

(1) Rouen, 24 janvier 1876, J. de Marseille, 1877, II, 62; Aix, 20 novembre 1876, *id.*, 1877, I, 175.

(2) Bordeaux, 28 juillet 1885, Autran, II, 659.

(3) Le Havre, 28 décembre 1886, Journal du Havre, 1888, I, 5, et 12 juillet 1898, Autran, XIV, 81.

des surestaries, fixent l'indemnité au montant du préjudice réel éprouvé (1).

Nous venons de voir à la charge de qui est le dommage, dans le cas d'abordage fautif ; il nous reste à dire comment s'établira la faute de l'un des capitaines.

Au premier abord, la chose ne semble pas aisée. Le plus souvent, la catastrophe s'est produite en pleine mer ; ses principaux témoins ont peut-être disparu ; s'ils ont échappé à la mort, leur témoignage n'en est pas moins suspect : ce sont des passagers que leur incompétence dans tout ce qui touche à la navigation empêche de déposer utilement. Ce sont les capitaines qui présentent leurs rapports de mer ou des membres des équipages qui sont appelés à faire leurs déclarations. Est-on certain de trouver chez eux une sincérité absolue? Non, assurément ; les uns et les autres ont trop d'intérêt à ne pas être déclarés coupables pour qu'on soit tenu d'accueillir leurs affirmations sans les plus expresses réserves. Quel juge accepterait sans défiance la déposition d'un témoin qui serait déjà, en quelque sorte, inculpé au procès ?

Dans ces conditions, il semble donc que la preuve de la culpabilité, dans la question qui nous occupe, doive être singulièrement difficile à administrer.

(1) Paris, 4 décembre 1893, Autran, X, 743 ; Le Havre, 3 octobre 1894, *id.*, X, 430 ; Nantes, 3 juin et 24 juin 1899, *id.*, XV, p. 121.

Mais la tâche des juges et des plaideurs se trouve bien simplifiée, grâce aux règles de navigation admises depuis longtemps. Les unes sont établies simplement par l'usage ; elles varient avec les pays et, quelquefois, avec les ports. Les autres sont contenues dans un Règlement international relatif aux collisions en mer, dont la dernière rédaction est du 21 février 1897.

Une infraction aux usages maritimes ou aux prescriptions du Règlement international, — infraction qu'il sera ordinairement facile d'établir, — constituera donc une grave présomption de culpabilité à l'encontre de son auteur. Bien entendu, cette présomption n'a rien d'absolu (1). Le tribunal devra toujours entendre le capitaine qui ne s'est pas conformé au règlement, et il sera loisible à celui-ci de montrer pourquoi il a cru devoir agir comme il l'a fait. Il pourra même, sans nier la contravention qui lui est reprochée, s'attacher à prouver que celle-ci n'a exercé sur l'abordage aucune influence ; et, si le tribunal reconnaît le bien-fondé de sa défense, il le

(1) Cass., 7 janvier 1852, D., 1852, I, 19. « Attendu que si une contravention à un règlement administratif peut constituer une présomption de faute qui rende le contrevenant passible des conséquences d'un accident, il n'est pas possible d'admettre que cette présomption constitue une présomption *juris et de jure,* n'admettant pas de preuve contraire ; que la simple présomption qui résulte de la violation de ce règlement met la partie qui y a contrevenu dans la nécessité de prouver que le dommage souffert est indépendant de la contravention et doit être attribué à la faute ou à la négligence d'un tiers. »

mettra hors de cause. A l'inverse, un capitaine sera déclaré en faute, s'il ne sait pas, dans des circonstances exceptionnelles, s'écarter des règles de la navigation pour éviter un péril immédiat (1).

Enfin, l'abordage est encore fautif, lorsque le capitaine, sans enfreindre les prescriptions du Règlement international ou les usages locaux, néglige de prendre les précautions commandées par l'expérience ordinaire du marin, d'après les circonstances et la situation de son navire, pour éviter une collision (2).

1° *Règles établies par l'usage.* — Nous ne pouvons songer à entreprendre l'énumération de ces règles, car elles sont extrêmement nombreuses. Les unes présentent un caractère international et sont appliquées dans toutes les mers. D'autres ne régissent la navigation que dans certains parages ; d'autres, enfin, ont un caractère purement local. C'est dans cette catégorie que rentrent les décrets ou simples arrêtés règlementant les manœuvres à effectuer à l'entrée et à la sortie des ports. Les décisions de jurisprudence relatives à des contraventions à ces règles et usages maritimes sont très fréquentes.

2° *Règlement International sur les collisions en mer.* — Le développement progressif de la marine à vapeur avait appelé l'attention sur la nécessité de pren-

(1) Desjardins, V, n° 1128. — Marseille, 30 janvier 1900, Autran, XV, p. 464.

(2) Aix, 24 mai 1885, Autran, I, 41 ; Rouen, 25 mai 1898, *id.*, XIV, 458.

dre des mesures internationales propres à écarter les dangers de la navigation et, en particulier, à prévenir les abordages. Dès 1848, la France et l'Angleterre s'étaient entendues pour appliquer un règlement commun sur l'éclairage des navires à vapeur. Un décret présidentiel du 16 août 1852, correspondant à un Acte de l'Amirauté britannique du 1er mars de la même année, étendit le règlement aux voiliers. Celui-ci fut modifié dans les deux pays en 1858.

Mais, les abordages devenant de plus en plus fréquents entre navires de nationalités différentes, les gouvernements français et anglais prirent l'initiative d'une entente universelle en vue de prévenir ces accidents. A cet effet, ils firent remettre par leurs agents diplomatiques une note identique à toutes les puissances maritimes. L'adhésion de celles-ci fut unanime. Le Règlement du 25 octobre 1862, plus complet que les décrets antérieurs, fut le premier présentant un caractère réellement international. Il fut modifié, successivement, en France, par les décrets des 26 mai 1869, 28 octobre 1873, 4 novembre 1879, 1er septembre 1884 et finalement du 21 février 1897.

Ce décret du 21 février 1897, entré en vigueur le 1er juillet suivant, reproduit les dispositions arrêtées à la fin de 1889, par la Conférence maritime internationale de Washington, ainsi que les amendements apportés, dans l'intervalle, d'un commun accord, par les puissances intéressées. Celles-ci ont également promulgué ces dispositions et fixé leur application à la même date du 1er juillet 1897.

Nous croyons inutile de reproduire ce document

qui est, d'ailleurs, fort long et qui ne présente qu'un intérêt purement technique pour les navigateurs.

III

ABORDAGE DOUTEUX

Nous venons de voir que les deux premiers paragraphes de l'article 407 ne sont que des applications des principes généraux. Nous allons maintenant examiner le troisième, qui constitue, au contraire, une dérogation des plus bizarres à ces mêmes principes ; il est relatif à l'abordage mixte ou douteux.

Mais, avant d'entreprendre cette étude, demandons-nous quelle serait, d'après le droit commun, la solution à adopter, dans cette hypothèse, si le législateur ne l'avait formellement indiquée ? Nous supposons que le juge a terminé son enquête ; il a entendu tous les témoins, longuement interrogé les capitaines et comparé leurs rapports de mer ; bref, il s'est entouré de tous les éléments susceptibles d'éclairer sa religion ; et, cependant, en présence des déclarations contradictoires des uns et des autres, des difficultés de preuve de toute nature auxquelles il se heurte, peut-être aussi, — pourquoi ne pas l'avouer ? — en raison de son incompétence nautique, il ne parvient pas à fonder sa conviction ; il hésite toujours. L'abordage est-il le résultat d'un événement fortuit ou d'une fausse manœuvre de l'un des navires ? Ou bien encore, l'hypothèse du cas fortuit, étant donné

les circonstances, devant être écartée et une faute apparaissant certaine, quel est celui qui l'a commise ? Lequel des deux capitaines s'est rendu coupable de la contravention aux règlements ou de la simple négligence qui a déterminé la collision ? Lequel des deux navires, enfin, faut-il rendre responsable des dommages ? Notre juge l'ignore ; il demeure perplexe, il n'ose pas se prononcer : en un mot, il *doute*.

Que va-t-il faire, dans cette situation, quel parti va-t-il choisir, ou, du moins, choisirait-il si, comme nous le supposons, l'article 407, § 3 n'existait pas ? Renvoyer les parties et refuser de rendre un jugement, sous prétexte que les éléments de conviction lui font défaut ? Non certes, ce serait un déni de justice, et la loi lui défend, sous les peines les plus sévères, de recourir à cet expédient. Il a été légalement et dûment saisi, il faut qu'il juge. Comment va-t-il résoudre la difficulté ?

Oh ! d'une manière fort simple. Son hésitation ne sera pas bien longue, car, à vrai dire, il n'y a qu'une seule solution possible, et elle se présentera de suite à son esprit, car elle est dictée par le bon sens ; elle consiste à assimiler l'abordage douteux à l'abordage fortuit, c'est-à-dire, à laisser chaque navire supporter ses dommages.

Voilà ce que notre juge ne manquerait pas de décider et sa décision serait conforme à celles qu'il rend tous les jours dans des litiges analogues. Ajoutons dès maintenant qu'elle serait aussi conforme à celles qui, dans la même hypothèse d'abordage douteux, sont consacrées par les législations ou par la jurisprudence

de presque toutes les nations maritimes. Il n'y a plus, en effet, aujourd'hui que deux pays qui persistent encore à écarter ici le droit commun et à se réclamer de l'ancienne théorie de l'abordage douteux : ce sont le Chili et — fâcheux privilège pour nous — la France.

Ainsi donc, pour en revenir au Code de commerce, son article 407, § 3 déclare que « s'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert ».

Déjà, sous l'empire de l'Ordonnance de 1681, dont notre article, nous l'avons vu, reproduit presque textuellement les termes, une controverse s'était élevée sur l'interprétation de ces mots : doute dans les causes de l'abordage.

D'après Emérigon, il n'y aurait lieu d'appliquer le partage par moitié que dans le cas où, le tribunal, ayant reconnu qu'une faute a été commise, ne peut néanmoins déclarer auquel des deux capitaines elle doit être imputée. Par conséquent, si le juge n'a pu trancher la question préalable de savoir si l'abordage est fortuit ou fautif, notre disposition ne serait plus applicable, et chacun devrait supporter son dommage. Cette interprétation d'Emérigon a été reprise par certains auteurs, vers le milieu du dix-neuvième siècle (1).

(1) Voir notamment Sibille, nos 77 et 79; Dalloz, *Rép. alphab.*, v. *Droit maritime*, no 1138 ; de Fresquet, *Des abordages*, p. 51 et Alauzet, *Comm. de droit comm.*, V, no 2318.

Elle est aujourd'hui a peu près abandonnée. Elle ne résiste pas, en effet, à l'examen attentif du texte : *s'il y a doute dans les causes de l'abordage*, dit notre article. L'expression est très claire : que le doute porte sur la nature même de l'abordage ou seulement sur l'auteur de la faute qui l'a occasionné, peu importe. Dans les deux cas, il faudra appliquer l'article 407, § 3. Cette opinion a définitivement prévalu aujourd'hui en doctrine (1). La première décision de jurisprudence qui l'ait consacrée est, à notre connaissance, un arrêt de la Cour de Cassation du 30 juin 1875 (2).

Les dommages dont il est fait masse sont exclusivement ceux des navires ; c'est ce qui résulte nettement des termes de l'article 407, § 3. Il ne faut donc pas faire intervenir les dommages des marchandises (3) ni, à plus forte raison, ceux des personnes (4).

Mais, d'autre part, que faut-il entendre par ces mots : *dommages des navires*? Sans aucun doute, ils désignent, en premier lieu, les avaries matérielles qu'ils ont reçues. Mais il faut aller plus loin. Comme dans l'hypothèse d'abordage fautif, il faut tenir

(1) V. notamment Desjardins, *Droit marit.*, V, nos 2112 et 2113; Lyon-Caen et Renault, *Précis de droit comm.*, no 1001.

(2) S., 1875, I, 457.

(3) Cass., 23 avril 1873, S., 1873, I, 365.

(4) Trib. civ. de Marseille, 13 juillet 1888, Autran, IV, 166. — Les règles du droit commun reprennent leur empire à leur égard. Il faudra donc établir une faute à l'encontre de la personne que l'on prétend rendre responsable; sinon, chacun supportera le dommage qu'il a souffert.

compte ici du *damnum emergens* et du *lucrum cessans*. En conséquence, dans la masse à répartir, il faudra comprendre le bénéfice dont chaque propriétaire de navire a été privé, par suite de l'interruption de la navigation pendant la durée des réparations. MM. Lyon-Caen et Renault, s'attachant trop à la lettre de l'article 407, § 3, avaient soutenu l'opinion inverse dans la première édition de leur ouvrage. Ils ont plus tard reconnu leur erreur, et, dans leur seconde édition, ils proclament que les principes généraux (1149 C. Civ.) doivent prévaloir contre un argument littéral (1).

La Cour de Cassation a décidé, dans un arrêt du 5 avril 1882 (2), que les juges n'ont le droit de partager les dommages qu'autant que les deux parties ont conclu l'une contre l'autre à une indemnité. C'est logique, puisque le jugement contient une double condamnation.

En étudiant l'article 10 de l'Ordonnance de 1681 qui consacre la disposition qui nous occupe, après l'avoir empruntée lui-même aux Rôles d'Oléron, nous avons dit combien elle paraissait mauvaise à Emérigon. Le premier, il en signala, dans une phrase que nous avons reproduite, les conséquences fâcheuses. Valin, au contraire, moins imbu des principes du droit romain, approuvait cette solution, qu'il trouvait expéditive et qui avait, à ses yeux, l'avantage auquel nous avons fait allusion : celui de rendre les capitaines plus

(1) Lyon-Caen et Renault, V, nº 1006.
(2) D., 1883, I, 246.

attentifs à éviter tout abordage « surtout ceux des bâtiments faibles et plus susceptibles d'être incommodés par le moindre choc, en leur rendant toujours présente la crainte de supporter la moitié du dommage qu'ils en pourraient recevoir ».

Le jurisconsulte Cleirac va plus loin encore que Valin. Plein d'admiration pour la disposition de l'Ordonnance que nous étudions, il n'hésite pas à la comparer au jugement de Salomon..... Il faut croire que les rédacteurs du Code de commerce partageaient la même opinion, puisqu'ils ont reproduit, mot à mot, l'article 10 de l'Ordonnance.

Nous sommes loin, aujourd'hui, d'un si bel enthousiasme.

A des éloges aussi chaleureux, a succédé, avec le temps, un concert de protestations unanimes. Il n'est plus désormais un auteur qui, ayant à traiter de l'abordage douteux, n'ait soin de protester vivement contre cette disposition surannée et de demander sa prompte abrogation. En vérité, il est rarement donné de rencontrer un accord aussi parfait parmi les commentateurs de nos lois. « A quoi bon sortir du droit commun? pourquoi cette cote mal taillée? demande M. Desjardins. Dispenser le demandeur de prouver la faute alléguée, en obligeant, au contraire, le défenseur à prouver la force majeure, c'est violer toutes les règles (1). »

Nous voudrions pouvoir reproduire en entier les pages pleines de verve et de bon sens que M. de

(1) Desjardins, V, nº 1129.

Courcy consacre à l'article 407, § 3 et à la solution bizarre qu'il contient. Nous sommes, à regret, contraint de restreindre notre citation : « C'était, dit-il, violer les règles de la preuve, en dispensant le demandeur en réparation d'un dommage de prouver la faute alléguée, en obligeant au contraire le défendeur à prouver la force majeure. C'était venir en aide aux embarras d'information, aux perplexités, souvent à l'incompétence nautique, mais aussi à la paresse du juge. Il est si commode de ne pas se trouver suffisamment éclairé, en étant dispensé par la loi de s'éclairer davantage, et de déclarer, du haut de son siège, qu'on conserve *des doutes* sur les causes de l'abordage.... »

Et, plus loin, après avoir montré comment le magistrat, aux termes de l'article 407, § 3, est amené à condamner un capitaine à verser une indemnité parfois considérable, bien qu'il conserve des doutes sur la responsabilité de ce dernier, ou plutôt à cause même de ces doutes, l'honorable administrateur de la Compagnie d'Assurances Générales, avec la franchise qui fait toujours le charme et le mérite de ses ouvrages, conclut en ces termes : « Devant la loi, ce sera irréprochable. Devant le bon sens, ce sera, je me permets de le dire, absurde (1). »

Nous ajouterions volontiers : Devant l'équité, ce sera inique.

Supposons, en effet, qu'un abordage se produise, un jour, entre un paquebot d'une valeur d'un million

(1) De Courcy, *Questions de droit maritime*, 2e série, p. 188.

et un de ces modestes bateaux à voiles, qui se livrent au cabotage ou à la pêche sur nos côtes, et dont la valeur atteint à peine quelques milliers de francs. Le paquebot, dont la coque a été éventrée, est englouti et chaque capitaine prétend faire remonter à l'autre la responsabilité de la catastrophe. Le tribunal saisi de l'affaire ne parvenant pas à établir les causes de l'abordage le déclare douteux ; en conséquence, il est fait masse des dommages, étant décidé, conformément à l'article 407, § 3, qu'ils seront supportés par égale portion par les deux navires. Nous savons qu'en dehors des dommages matériels, il faut encore mettre en compte le fret et les bénéfices perdus ; cela fait, d'une part : un million, valeur du navire coulé, auquel il faut ajouter une somme représentant le *lucrum cessans,* somme que, sans exagération, nous pouvons évaluer à deux cent mille francs ; d'autre part, la valeur du voilier et ses accessoires, soit, si l'on veut, vingt mille francs. Au total, le dommage est donc d'un million, deux cent vingt mille francs, soit six cent dix mille francs à la charge de chaque navire. Les armateurs du paquebot coulé supporteront assez aisément cette indemnité qui représente à peine la moitié de leur perte. Mais voit-on l'infortuné patron de notre bateau de pêche condamné à payer plus de six cent mille francs, alors que son embarcation en valait vingt mille à peine, et alors surtout, qu'on veuille bien ne pas l'oublier, que sa culpabilité n'est nullement établie et qu'une enquête mieux conduite aurait peut-être démontré sa parfaite innocence ?

On demeure confondu devant un pareil résultat.

On nous objectera, peut-être, que jamais, dans la réalité, les choses ne se passeront de la sorte, et on nous reprochera de faire là de la théorie. Nous ne l'ignorons pas. Dans un prochain chapitre, nous parlerons, en effet, de l'article 216 Code de commerce, aux termes duquel tout propriétaire de navire peut se libérer des obligations dont il est tenu en tant que commettant du capitaine, par l'abandon du navire et du fret (1). Il y a aussi l'assurance maritime dont les bienfaits viennent heureusement ici, comme en bien d'autres circonstances, tempérer la rigueur des principes. Il n'en est pas moins vrai que, même dans ces conditions, les conséquences de l'abordage douteux sont déplorables. Si, en effet, le propriétaire du petit navire n'est pas assuré, il ne lui reste que la ressource d'en faire l'abandon. Or, neuf fois sur dix, la perte de son bateau sera pour lui celle de toute sa fortune; ce sera donc la ruine irrémédiable. Si, au contraire, il avait pris la sage précaution de s'assurer, il pourra conserver la possession de son bateau; mais alors, ce sera l'assureur qui devra verser une somme représentant la valeur du navire et du fret. Eh bien ! même dans cette dernière hypothèse, qui est la plus favorable, nous disons que le résultat sera parfaitement injuste, puisqu'il y aura toujours une personne,

(1) Il est bon, d'ailleurs, de noter que la faculté d'abandon, aux termes de l'article 216, § 3, n'est pas accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Or, on sait que, le plus souvent, le patron d'une petite embarcation en est en même temps le propriétaire.

l'assureur, tenue de dommages-intérêts à raison d'un délit dont l'existence n'aura jamais été prouvée.

Devant de telles conséquences, on ne peut manquer de se demander comment une disposition, si contraire à la fois aux principes du droit et au bon sens, a pu s'introduire dans nos usages maritimes, pour passer ensuite dans la législation et s'y maintenir jusqu'à nos jours. M. de Courcy indique la réponse à la première partie de la question. Il rappelle, ainsi que nous le disions au début de cette étude, que les abordages d'autrefois, du temps où l'Ordonnance de 1681 était en vigueur, et même lors de la rédaction du Code de commerce, n'entraînaient jamais les terribles catastrophes que nous déplorons aujourd'hui. Avant le développement de la marine à vapeur, un abordage ne se produisait guère que dans les rades, à l'entrée ou à la sortie des ports et n'occasionnait que des avaries ordinairement sans gravité. On conçoit très bien que, dans ces conditions, et dans un but de célérité, la pratique ait imaginé ce procédé, consistant à faire masse des dommages et à les partager entre les deux navires. C'était simple, commode et expéditif. Sans doute, même à cette époque, les principes du droit se trouvaient violés, puisque, dans ce partage, le juge mettait à la charge de chaque navire une indemnité sans avoir établi l'existence d'une faute. Mais enfin, il ne faut pas oublier que nous sommes ici en matière commerciale et que, sur ce terrain, les parties ont toujours préféré la rapidité dans le règlement des procès à un respect trop rigoureux des formes et des principes. Il faut croire,

du reste, que personne ne songeait à récriminer, puisque des jurisconsultes tels que Valin et Cleirac approuvaient sans réserve la mesure et que les rédacteurs du Code de commerce la reprenaient à leur compte.

Mais, aujourd'hui, les conditions sont changées. Avec nos vapeurs et leurs allures rapides, les collisions en mer sont trop souvent terribles et les dommages se montent à des sommes excessives; or, vouloir régler ces dommages conformément à l'article 407, § 3, c'est aboutir, nous venons de le voir, à une injustice choquante. Le partage par moitié, très acceptable au temps de la navigation à voiles, est devenu un anachronisme intolérable.

Comment donc se fait-il, puisque, en définitive, la navigation à vapeur ne date plus d'hier, et s'il fallait dresser la liste des steamers perdus à suite d'abordage, dans tous les parages du globe, la tâche serait malheureusement très longue, — comment se fait-il disons-nous, en présence d'ailleurs de la réprobation unanime que cette disposition soulève, qu'elle figure encore, de nos jours, dans notre Code de commerce? Comment le législateur n'a-t-il pas songé à abroger un texte aussi suranné? C'est ce que nous devons nous avouer absolument incapable d'expliquer.

Le fait est d'autant plus surprenant que, tout récemment, en décembre 1897, le Parlement eut son attention attirée sur l'article 407, puisque, à cette époque, il reconnut la nécessité d'ajouter à cet article une disposition concernant la compétence en matière d'abordage. L'occasion était favorable pour donner

satisfaction à la doctrine, qui est unanime à demander la disparition de l'abordage douteux et le retour au droit commun. Personne, néanmoins, tant à la Commission chargée d'élaborer la loi, qu'à la Chambre des Députés et au Sénat qui la votèrent, ne songea à déposer une proposition en ce sens. Nous ne pouvons que le déplorer, en souhaitant vivement que le législateur ne tarde pas à réparer son oubli.

La première partie de l'article 407 se termine par la disposition suivante : « Dans ces deux derniers cas (abordage fautif et abordage douteux), l'estimation du dommage est faite par experts. »

Voilà encore un paragraphe que le législateur de 1897 aurait pu abroger sans crainte. Il est au moins inutile. Il est bien clair que, si les parties ne sont pas d'accord sur le montant du dommage, le tribunal ne l'estimera pas sans s'éclairer ; et quel meilleur moyen de s'éclairer que de recourir à l'expertise de personnes compétentes ?

M. de Courcy voit dans cette disposition un nouvel argument en faveur de son opinion, d'après laquelle les rédacteurs du code, en empruntant l'abordage douteux à notre ancienne législation, n'avaient en vue que les petites avaries que se font les navires en se heurtant dans les ports. « Quels sont les experts, dit-il qui *estimeront le dommage* fait à un navire englouti au fond de la mer, ou à une cargaison pareillement engloutie? Ce dernier paragraphe est une véritable naïveté, dont le seul mérite est de montrer que le législateur n'avait

en vue que des avaries partielles susceptibles d'être expertisées. »

Cette obligation n'a, d'ailleurs, rien d'impératif.

Quand la loi veut indiquer qu'elle n'admet pas d'autre moyen d'enquête, elle emploie des termes très formels (1). Si donc le tribunal estime qu'il vaut mieux recourir à un autre procédé que celui de l'expertise, il est libre de le faire, et, en fait, il existe certaines décisions de jurisprudence en ce sens.

IV

ABORDAGE PAR FAUTE COMMUNE

Les cas d'abordage par faute commune sont très fréquents. La loi française n'en est pas moins muette sur cette question. Notre jurisprudence a donc été obligée de suppléer à son silence et de créer tout un système pour régler la répartition des dommages dans cette hypothèse.

On peut concevoir trois solutions principales : ou bien, ne donner aucun recours, laisser par suite chacun supporter son dommage, tout comme s'il s'agissait d'un abordage fortuit; — ou bien partager la totalité du dommage entre les deux navires; — ou

(1) Voir notamment l'article 1678 C. civ., qui exige un rapport de trois experts qui seront tenus de dresser un seul procès-verbal commun et de ne former qu'un seul avis, à la pluralité des voix.

bien, enfin, répartir le dommage proportionnellement à la faute de chaque navire.

Chacun de ces trois systèmes a ses partisans et ses adversaires, et nous verrons, dans la seconde partie de notre étude, que chacun d'eux est plus ou moins appliqué.

A priori, celui qui, en droit et en équité, paraît le meilleur, c'est incontestablement le troisième. Il y a eu faute de part et d'autre : que chacun supporte le dommage en proportion de sa faute. Rien de plus juste.

Ce système est celui qui, après quelques hésitations, a définitivement prévalu devant la jurisprudence française. La Cour de Cassation l'a formellement consacré en 1881; elle a toujours été suivie depuis par les Cours d'appel et les Tribunaux de Commerce (1). Ce n'est que lorsqu'il est impossible de déterminer exactement le degré respectif des fautes de chacun, que l'on partage le dommage par moitié (2).

Notre jurisprudence va même plus loin. Conformément aux règles du droit commun, elle décide que la condamnation prononcée contre les deux navires en faute est solidaire (art. 55, C. Pénal). Par conséquent, les victimes de l'abordage peuvent s'adresser

(1) Trib. de comm. du Havre, 26 janvier 1897, Autran, XII, page 715 ; 26 avril 1899, *id.*, XV, p. 317.

(2) Le Havre, 29 septembre 1897, Autran, XIII, p. 327; Rouen, 15 juillet 1898, *id.*, XIV, p. 334; *Sic*, Cour d'appel de Bruxelles, 27 novembre 1898, *id.*, XIV, p. 704.

pour le tout à l'un des deux, sans tenir compte du degré respectif des fautes (1).

Quand nous étudierons, dans notre deuxième partie, les diverses solutions admises dans les différentes nations maritimes, au cas d'abordage par faute commune, ainsi que les tentatives faites, en ces dernières années, en vue de réaliser l'unification du droit en cette matière, nous verrons que la préférence a été donnée au système français. La majorité des publicistes du droit maritime international s'est prononcée en faveur du partage proportionnel des dommages, et le Congrès tenu à Bruxelles en 1895, sur le rapport de M. Raikes (2), a émis un vœu en ce sens. Toutefois, il y a une disposition de notre jurisprudence qui est parfois combattue, c'est celle qui est relative à la condamnation solidaire. Plusieurs écrivains, même en France, estiment qu'il faut s'écarter ici des principes généraux du droit pénal et ne pas appliquer la solidarité.

« Dans certains cas, en effet, dit M. Verneaux (3), elle (la solidarité) peut aboutir à des résultats absolument choquants. C'est ainsi que, si le propriétaire du navire qui a commis la faute la plus grave se trouve libéré par l'abandon de l'épave au fond de

(1) Cass., 11 juillet 1892, D., 1892, I, 505; Cass., 21 novemb. 1896, J. de Marseille, 1898, II, 52; Cour de Rouen, 15 juillet 1898, Autran, XIV, p. 334.

(2) Voir le texte de ce remarquable rapport, *Revue du Droit maritime*, XI, p. 536.

(3) Verneaux, *Questions soumises par le Comité maritime international aux Associations nationales*, Autran, XVI, p. 471.

la mer ou se trouve insolvable, le propriétaire de l'autre navire, de celui à bord duquel aura été commise la faute la plus légère, sera tenu de supporter l'intégralité du dommage subi par les propriétaires des deux cargaisons et autres personnes lésées.

« Nous estimons, de même que M. Autran, qu'il convient d'empêcher de telles applications du droit commun et de décider, comme il le propose, que l'action des personnes lésées, en cas d'abordage par faute commune, n'est pas solidaire et ne peut être exercée que dans les limites de la proportion de faute mise à la charge des auteurs du délit ou du quasi-délit.»

Mais alors, qui supportera les conséquences de l'abandon de l'épave ou de l'insolvabilité du propriétaire de l'un des navires? Ce seront les victimes de l'abordage, qui n'ont pourtant absolument rien à se reprocher. Ne vaut-il pas mieux, dès lors, laisser ces conséquences à la charge du capitaine de l'autre navire qui, lui, est fautif? D'ailleurs, est-ce qu'il n'en est pas toujours ainsi, en matière pénale, et la solidarité entre codélinquants n'a-t-elle pas été précisément établie pour faire supporter à l'un, *qu'il soit ou non le plus coupable*, l'insolvabilité de l'autre?

V

ABORDAGE AU CAS DE PILOTAGE

L'institution et le fonctionnement du pilotage résultent en France, du décret du 12 décembre 1806, qui

a remplacé la règlementation de l'Ordonnance de la marine. Ce décret a force de loi, ainsi que l'a reconnu la Cour de Cassation par deux arrêts du 11 août 1863. Il n'a jamais été que très partiellement remanié. Son article 34 porte que « tout bâtiment qui entre dans un port ou qui en sort doit avoir un pilote ». Mais le même article ajoute : « si le capitaine refusait d'en prendre un, il serait tenu de l'acquittement du droit, comme s'il s'en était servi ; » et, comme pour mieux accentuer la pensée, l'article 35 fait défense aux pilotes « de monter à bord contre le gré des capitaines (1) ».

Ce qui est obligatoire, ce n'est donc pas la présence effective du pilote à bord, comme semble l'indiquer la première proposition de l'article 34 ; c'est, tout simplement, le paiement des droits de pilotage, le capitaine restant libre, en définitive, de recourir au ministère des pilotes ou d'y renoncer.

Ceci établi, la présence d'un pilote à bord d'un navire exerce-t-elle une influence, au point de vue de la responsabilité en cas d'abordage ? Non, dans le système de notre jurisprudence, système qui est généralement approuvé par la doctrine. Il y a lieu, en effet, d'appliquer ici l'axiome : là où se trouve le

(1) La loi du 29 janvier 1881, article 1er, dispense de l'obligation des pilotes les navires à voiles dont le tonnage n'est pas supérieur à 80 tonneaux et les navires à vapeur au-dessous de 100. Des règlements d'administration publique peuvent aussi dispenser de cette obligation les navires faisant un service régulier entre des villes ou des côtes déterminées.

commandement, là est la responsabilité. Toute la question se ramène donc à celle de savoir où se trouve le commandement ; en d'autres termes, si la présence du pilote dessaisit le capitaine de son autorité ou si, au contraire, ce dernier conserve la haute direction de son navire.

Tout démontre que cette seconde hypothèse est la vraie. C'est, d'abord, le décret de 1806, qui, nous venons de le voir, ne fait pas une obligation absolue au capitaine de prendre un pilote, qui lui permet même de refuser à celui-ci l'accès de son bâtiment. C'est encore l'article 227 Code de commerce, aux termes duquel, « le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières », obligation que sanctionne l'article 228 : au cas de contravention, « le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement ».

Si donc le capitaine est tenu d'être à son bord, à l'entrée et à la sortie des ports, et s'il n'exerce pas le commandement, que fera-t-il ? « Il obéira ou il s'abstiendra, » répond M. de Courcy. Et le sympatique écrivain ajoute : « est ce qu'il lui sera permis de descendre dans sa chambre, de lire un journal apporté par un pilote ou de humer une tasse de café en se désintéressant de la manœuvre ? Non, il restera sur le pont. Il obéira donc au subalterne de hasard, lui, le maître après Dieu du navire, suivant la belle expression de nos pères... (1). » On ne

(1) De Courcy, *Revue du droit maritime*, III, p. 128. — Comp.

saurait condamner d'une manière à la fois plus ironique et plus frappante la théorie dite du dessaisissement, admise dans certains pays, en particulier en Angleterre.

Mais, dira-t-on, puisque le pilote, dans notre système, ne prend pas la direction du navire, quel rôle est-il donc appelé à jouer ? Puisque le capitaine reste le maître de la manœuvre, à quoi bon lui adjoindre ainsi un auxiliaire irresponsable ? La réponse est facile. Le capitaine conserve son autorité, et lui seul est en droit de donner des ordres, soit ; mais, d'autre part, personne n'ignore les difficultés que présente toujours l'entrée ou la sortie d'un port; il y a, sans cesse, des obstacles à éviter, des précautions à prendre, des manœuvres à effectuer. Tantôt, c'est une bouée qu'il s'agit de doubler, tantôt c'est une direction particulière qu'il faut donner au navire, en mettant le cap sur tel point donné du rivage. La difficulté est bien plus grande encore la nuit, lorsque, pour franchir la passe et arriver au mouillage, le bâtiment est contraint d'évoluer entre une multitude de feux, blancs, verts ou rouges, fixes ou tournants. Dans ces conditions, on conçoit qu'un capitaine, pour si grande que soit sa compétence et sa valeur nautiques, ait parfois des hésitations, et nul ne songerait à lui reprocher ses incertitudes et ses tâtonnements quand, pour la première fois, il se présente à l'entrée d'un port. C'est alors qu'apparaît l'utilité du pilote.

Laurin, *De la responsabilité du capitaine de navire quand il se trouve un pilote à bord, id.*, I, p. 548.

Marin expérimenté, connaissant parfaitement tous les écueils et les dangers du lieu, son concours est précieux auprès du capitaine; il lui donnera des avis, lui conseillera tel mouvement, lui rappellera telle manœuvre prescrite par les règlements et, ainsi, il lui permettra d'éviter peut-être un accident, sinon une catastrophe. Mais il n'en est pas moins vrai que nul, mieux que le capitaine lui-même, ne connaît son navire, son tirant d'eau, le fonctionnement de la machine et c'est pourquoi les avis du pilote ne doivent pas s'imposer. Au capitaine, il appartient de juger si les manœuvres qui lui ont été conseillées ne sont pas dangereuses pour son bâtiment; et, s'il estime qu'il en est ainsi, il faut qu'il ait pleine et entière liberté de passer outre et de commander, à ses risques et périls, une autre évolution.

Il faudra donc le rendre responsable de l'abordage produit par la faute du pilote dont il n'était pas tenu de suivre les indications. C'est ce qu'a fort bien compris la jurisprudence française, aux décisions de laquelle nous souscrivons entièrement (1). Nous verrons, d'ailleurs, que ce système recueille aujourd'hui la majorité des suffrages, même dans les pays qui, comme l'Angleterre, se réclament encore de principes opposés, et que le Comité Maritime International préconise son adoption universelle.

(1) Cour d'appel de Rouen, 15 juillet 1898, Autran, XIV, p. 334; Cass., 23 juin 1896, *id.*, XII, p. 418; trib. de comm. du Havre, 29 septembre 1897, *id.*, XIII, p. 327; Cour d'appel de Rennes, 31 décembre 1896, *id.*, XII, p. 418.

VI

ABORDAGE AU CAS DE REMORQUAGE

Quelle est l'influence qui doit être exercée sur la responsabilité, en cas d'abordage, par le fait que le navire est remorqué? Cette question comporte les deux suivantes : 1° Rapports du remorqueur et du remorqué, au point de vue de la charge définitive des dommages-intérêts alloués aux tiers lésés; 2° En cas de remorquage, contre qui les tiers lésés dans un abordage doivent-ils agir?

Pour résoudre cette double question, le mieux est de s'en tenir au droit commun. Par malheur, il n'est pas toujours facile, en cette matière, de discerner le principe de droit commun qu'il convient d'appliquer. Sans doute, tout le monde s'accorde à reconnaître que dans cette hypothèse, comme dans celle du pilotage, « là où sera la direction, là résidera la responsabilité ». Mais le tout est de savoir où se trouve la direction de la traîne formée par les deux navires. Sur ce point, les opinions sont partagées.

Sans entrer dans le détail de la controverse, nous dirons simplement qu'elle a d'abord porté sur le point de savoir si le contrat qui lie le remorqué au remorqueur doit être assimilé au contrat de transport. Dans le cas de l'affirmative, il faudrait appliquer l'article 1784 Code civil, aux termes duquel les transporteurs « sont responsables de la perte et des avaries des

choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure ». Si, au contraire, on n'accepte pas l'assimilation, il faut écarter l'application de cet article et admettre, par conséquent, une présomption de faute à la charge du remorqué (1).

Depuis quelques années, la jurisprudence semble vouloir s'engager dans une autre voie. Voici, d'après ses décisions les plus récentes, quel paraît être aujourd'hui son système : l'abordage s'est-il produit en pleine mer, le remorqueur est présumé responsable; au contraire, la présomption pèsera sur le remorqué, si l'abordage a eu lieu dans un port. « Cela tient, dit M. Autran, dans une note sous un jugement du tribunal de commerce du Hâvre (2), à ce que le contrat de remorquage en mer est plutôt une entreprise dans laquelle le remorqueur prend à sa charge la conduite et la direction du navire remorqué, ce dernier n'ayant qu'à suivre l'impulsion et à ne pas la contrarier, tandis que le remorquage dans un port est plutôt un louage de service, où le remorqueur donne au navire empêché de manœuvrer, la force motrice et reste sous les ordres du capitaine du navire remorqué. Pour engager la responsabilité du remorqueur, en pareil cas, il faut donc prouver qu'il a commis une faute. »

Dans le premier cas, le remorqueur sera rendu responsable en vertu de l'article 1784; dans le second,

(1) En ce sens : Paris, 26 novembre 1892, Autran, VIII, p. 285. *Contrà* : Lyon-Caen et Renault, V, nº 191 *bis*.

(2) Havre, 1er septembre 1897, Autran, XIII, p. 318.

il sera considéré comme un simple préposé du remorqué, lequel, en vertu de l'article 1384, devra répondre des actes du remorqueur (1).

Nous ignorons jusqu'à quel point la distinction de la jurisprudence est fondée. Est-il vraiment bien démontré que le capitaine du remorqué conserve la direction de la traîne, tant qu'elle évolue dans le port, pour se dessaisir ensuite du commandement au profit du capitaine du remorqueur, la passe une fois franchie? C'est une opinion que, dans notre ignorance des choses nautiques, nous nous garderons de contester. Tout ce qu'il nous est permis de souhaiter, c'est que les tribunaux ne soient pas tentés d'invoquer trop promptement la présomption qu'ils ont établie, se dispensant ainsi d'examiner attentivement la façon dont les choses se sont réellement passées dans les espèces qui leur sont soumises. C'est dire que, à notre avis, la question doit être avant tout une question de fait : résulte-t-il de l'enquête que, dans tel cas déterminé, le commandement était exercé par le capitaine du remorqueur, qu'on le rende responsable de l'accident; s'il est établi, au contraire, qu'il n'était que le préposé du capitaine du remorqué, qu'on se retourne contre ce dernier. Quant à la question de savoir si la collision s'est produite au large ou dans un port, elle nous paraît absolument secondaire.

Nous avons ainsi répondu à la première question : rapports du remorqueur et du remorqué au point

(1) Cass., 2 juin 1886, Autran, II, p. 129; Rouen, 16 janv. 1895, *id.*, X, p. 754 ; Dunkerque, 16 novembre 1897, *id.*, XIV, p. 358.

de vue de la charge définitive des dommages; il nous reste à répondre à la seconde : contre qui les tiers lésés doivent-ils agir?

On admet généralement que l'action est régulièrement intentée à l'encontre du navire remorqué abordeur. C'est de lui que vient le mal et les tiers lésés ne connaissent, en somme, que lui. Mais il est entendu qu'il peut recourir en garantie contre le remorqueur, et, s'il établit qu'il n'a été que l'instrument irresponsable de l'accident, se faire mettre hors de cause. La jurisprudence a toujours admis cette solution. Rien ne s'opposerait, d'ailleurs, à ce que les tiers lésés dans l'abordage assignent directement le remorqueur; ce serait alors à celui-ci à citer le remorqué en garantie.

VII

ABORDAGE ENTRE PLUSIEURS NAVIRES

Il arrive parfois, dans les ports ou dans les rades, qu'un navire en heurte violemment un autre et rejette celui-ci sur un troisième, leur causant à tous les deux des avaries plus ou moins graves. Pareil accident est incontestablement un abordage; à proprement parler, il constitue même un double abordage, puisqu'il y a une première collision entre le premier navire et le second, et une deuxième, entre celui-ci et le troisième. Comment règlera-t-on les dommages, et à la charge de qui faudra-t-il les placer?

La solution est facile. Il suffit d'appliquer l'article 407 du Code de commerce, dont les termes généraux comportent l'extension. Cet article parle, en effet, d'*abordages de navires;* peu importe, dès lors, le nombre de ceux qui entrent en collision.

Suivant les cas, l'abordage sera donc déclaré fortuit, fautif, ou même douteux, car rien n'autorise à prétendre que cette dernière hypothèse soit moins applicable que les autres à un abordage entre plus de deux navires. Seulement, au lieu de partager le dommage total en deux portions égales, on le partagera en trois, en quatre... suivant le nombre des bâtiments.

L'abordage pourrait être aussi imputé à la faute commune de tous les navires, ou seulement des deux premiers. Nul doute qu'en cas pareil, notre jurisprudence, fidèle à la théorie que nous avons exposée, ne condamne chaque navire à supporter une part des dommages proportionnelle à sa faute respective.

VIII

ABORDAGE ENTRE UN NAVIRE DE COMMERCE ET UN NAVIRE DE L'ÉTAT

La solution restera la même, si l'un des navires entrés en collision est un navire de l'Etat (bâtiment de guerre ou appartenant à l'administration des douanes). Conformément à l'article 407 et aux principes du droit commun, l'abordage sera donc, sui-

vant les circonstances, fortuit, dû à la faute de l'un des deux navires ou à leur faute commune, ou douteux. Nous n'avons rien à ajouter sur ces divers cas d'abordage déjà étudiés. Le véritable intérêt qui s'attache à une collision dans laquelle un navire de l'Etat est engagé, est dans la désignation du tribunal compétent pour régler le litige. Dans un prochain chapitre, nous examinerons cette question.

CHAPITRE II

Dommages causés aux marchandises et aux personnes.

Dans le chapitre qui précède, nous avons étudié la façon dont il convient de répartir les dommages subis par les navires, dans les différentes espèces d'abordages : nous avons à rechercher maintenant comment se règlent, d'une part, les dommages causés aux marchandises, et d'autre part les dommages corporels soufferts par les personnes, gens de l'équipage ou passagers, blessés ou tués dans la catastrophe.

Sur cette double question, dont l'importance est manifeste, notre législation est complètement muette. Force nous est donc de recourir encore aux principes généraux du droit et de rechercher la façon dont la jurisprudence entend dans cette matière leur application. D'après ses hésitations et ses tâtonnements, on jugera combien est ici délicate l'œuvre de l'interprète et du magistrat et, partant, combien serait utile une loi qui leur tracerait d'une façon précise la procédure à suivre.

Remarquons, tout d'abord, que lorsqu'il s'agit de

dommages causés aux marchandises ou aux personnes, il ne peut plus être question que d'abordage fortuit ou d'abordage fautif. Nous savons, en effet, que le troisième paragraphe de l'article 407 du Code de commerce, relatif à l'abordage mixte ou douteux, ne vise que les *dommages faits et soufferts par les navires* ; il faut donc se garder d'étendre aux autres dommages résultant d'une collision en mer, la dérogation si exceptionnelle à tous les principes juridiques que ce dernier paragraphe consacre. S'ensuit-il que, toutes les fois qu'un abordage sera déclaré douteux quant aux navires, il faudra, conformément à ces principes que nous avons rappelés plus haut, le déclarer fortuit quant aux marchandises et aux personnes ? Cela reviendrait à dire que chacun devrait, en définitive, supporter son dommage, sans autre recours possible que contre ses assureurs. Il semble bien, *a priori,* qu'il ne devrait pas en être toujours ainsi ; nous montrerons, en effet, au cours des explications qui vont suivre, que, dans nombre d'hypothèses, cette question se règle dans un sens plus favorable aux victimes de la collision.

SECTION PREMIÈRE

ACTIONS DES CHARGEURS ET DES PASSAGERS

Laissant pour le moment de côté les marins et les membres de l'équipage, soumis, comme nous le verrons plus loin, à des lois spéciales, et ne retenant

que les propriétaires des marchandises avariées ou perdues, ainsi que les passagers victimes de l'accident, nous remarquons de suite que leur situation sera toute autre, suivant que la responsabilité pèsera sur le capitaine du navire qui transportait les marchandises ou les passagers, ou suivant que l'abordage sera imputable à l'autre navire. La raison de cette différence tient à ce que, dans le premier cas, les deux parties n'étaient pas étrangères l'une à l'autre : un contrat d'affrètement ou de transport liait déjà le capitaine, et par conséquent l'armateur, son commettant, envers celui qui se prétend lésé matériellement ou corporellement ; au contraire, aucun lien analogue ne rattachait, préalablement à la collision, le chargeur ou le passager au capitaine de l'autre navire. On peut dire que, dans ce second cas, les deux parties étaient absolument inconnues l'une à l'autre ; c'est un simple hasard de navigation qui les a rapprochées et a fait naître entre elles des actions en indemnité.

En d'autres termes, et pour parler un langage juridique, la responsabilité sera contractuelle dans la première hypothèse, et délictuelle, dans la seconde. Occupons-nous d'abord de cette dernière, de beaucoup la plus simple à régler.

Nous supposons donc que l'enquête ouverte à la suite d'un abordage a établi la responsabilité du navire non transporteur. Sur quoi se fonde l'action en responsabilité des propriétaires de la cargaison ou des passagers du navire abordé ? Evidemment, sur l'article 1382 du Code civil, et sur lui seul. Aucun

contrat ne liait le demandeur au capitaine ou à l'armateur mis en cause, il ne saurait donc être question ici de responsabilité contractuelle.

On sait que, suivant un principe universellement admis, celui qui se prétend victime d'un dommage doit établir, non seulement la réalité de ce dommage mais encore la faute, la responsabilité, de celui auquel il l'impute. Tels sont bien, effectivement, les caractères de la responsabilité délictuelle. En matière d'abordage, cette double preuve sera particulièrement facile à administrer. Le dommage subi par le demandeur est, en quelque sorte, évident. Quant à la faute du capitaine, l'enquête l'a démontrée et le demandeur n'a qu'à se retrancher derrière les arguments qu'elle lui fournit. Mais, par *a contrario*, si celui qui se prétend lésé par l'abordage ne rapporte pas la preuve de la culpabilité du capitaine, le tribunal le déboutera purement et simplement. D'où il résulte notamment que l'abordage, fût-il par ailleurs traité comme douteux, dans les rapports respectifs des propriétaires des navires, sera néanmoins considéré comme fortuit, au regard des passagers et des intéressés à la cargaison. Ceux-ci n'auront donc d'autre recours possible que contre leurs assureurs.

Contre qui doit être dirigée l'action du demandeur, dans l'hypothèse qui nous occupe ? En premier lieu d'abord, et sans aucun doute, contre le capitaine responsable. Mais le demandeur aura lieu souvent de craindre que le capitaine n'offre pas une solvabilité suffisante, et c'est pourquoi il agira sagement en assignant aussi en responsabilité l'armateur, lequel

sera ordinairement une compagnie de navigation, présentant un crédit autrement considérable. Ce droit, pour la victime d'un abordage, de s'attaquer à l'armateur est incontestable : il découle de l'article 1384 du Code civil, qui proclame, d'une manière générale, la responsabilité du commettant à raison des faits de son préposé et, plus spécialement, de l'article 216, § 1 du Code de commerce, aux termes duquel : « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine... » Nous verrons d'ailleurs plus loin, dans quelle mesure, ce même article 216, dans son second alinéa, réduit cette responsabilité de l'armateur, en édictant en sa faveur la faculté d'abandon.

Nous n'insisterons pas davantage sur cette première hypothèse dont la simplicité, on le voit, est extrême. Avant d'aborder la seconde, qui nous retiendra beaucoup plus longtemps, nous devons mentionner une hypothèse mixte, celle de la responsabilité au cas d'abordage par faute commune.

Il y a lieu, en cas pareil, de faire une distinction : Y a-t-il eu délit correctionnel de la part des deux capitaines (et c'est ce qui arrivera le plus souvent, depuis la loi du 10 mars 1891), ils seront solidairement responsables, en vertu de l'article 55 du Code pénal ; s'il n'y a qu'un simple délit ou quasi-délit civil, il y a encore, d'après la jurisprudence de la Cour de Cassation (1), obligation *in solidum*, c'est-à-dire possibilité de demander le tout à chacun, à

(1) Cass., 1er et 11 juillet 1892, Autran, VIII, pp. 6 et 288.

moins qu'on puisse déterminer dans quelle mesure chacun d'eux est coupable (1).

Ceci établi, occupons-nous du cas où la responsabilité de l'abordage incombe au navire transporteur. L'enquête a établi que l'accident est dû à une fausse manœuvre du capitaine de ce navire, quels seront les droits des propriétaires des marchandises perdues ou avariées, des passagers blessés, des héritiers des passagers tués ? C'est ce que nous allons étudier dans deux paragraphes distincts.

1° Action des propriétaires de la cargaison. — Le contrat, par lequel le propriétaire d'un navire s'engage envers un chargeur à transporter ses marchandises sur son bâtiment, est désigné sous le nom d'*affrètement* (2). On emploie aussi parfois les expressions de *nolissement* ou de *charte partie*. Mais la première, qui ne paraît avoir jamais eu cours que dans la Méditerranée, est à peu près abandonnée. Quant à la seconde, elle désigne plutôt l'écrit destiné à constater le contrat d'affrètement que ce contrat lui-même. On appelle *fréteur*, le propriétaire du navire, et *affréteur*, celui du chargement. La reconnaissance écrite des marchandises dont se charge le

(1) Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 1012.

(2) Ce mot est d'ailleurs amphibologique. Il désigne aussi parfois le contrat par lequel le propriétaire d'un navire convient qu'il mettra, moyennant un loyer, la totalité ou une quote-part de son navire à la disposition d'une personne qui en fera un usage déterminé ; il y a là un louage de chose.

frèteur constitue le *connaissement*. Enfin, on désigne sous le nom de *fret* le prix du transport stipulé.

Parmi les obligations du frèteur, on sait que la principale consiste à transporter les marchandises au lieu de destination, dans le délai convenu. S'il n'exécute pas cette obligation, ou s'il ne l'exécute que partiellement ou tardivement, une présomption de faute pèse sur lui. L'affrèteur peut donc l'actionner et réclamer de lui des dommages-intérêts, et le tribunal devra admettre le bien-fondé des prétentions du chargeur, à moins que le frèteur ne prouve qu'il a été mis, par un motif de force majeure, dans l'impossibilité d'exécuter son engagement (art. 230, C. de com. et 1784, C. civ.). Si donc l'événement qui a causé la perte ou les avaries des marchandises est un abordage, il appartient au frèteur d'établir qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter l'accident et que, dès lors, celui-ci ne saurait être imputé qu'au fait de l'autre navire ou du hasard. Faute d'administrer cette preuve, la responsabilité du frèteur reste entière, sauf le droit pour lui d'y échapper, dans une certaine mesure, grâce à la faculté d'abandon. Si, au contraire, il réussit à la faire, il ne doit plus rien au chargeur; celui-ci devra donc, suivant les cas, ou bien se retourner contre le propriétaire de l'autre navire, ou bien, si l'événement a été démontré fortuit, se résigner à supporter son propre dommage, sauf son recours contre son assureur (1).

(1) Les indemnités pour perte ou avaries des marchandises, comme pour les bagages, sont fixées d'après le droit commun (1149

Les solutions précédentes ne sont que l'application des principes du droit commun (1) et il ne paraît pas douteux qu'en l'absence de tout texte ou de convention contraire, c'est bien ainsi que devraient juger les tribunaux. Ajoutons que ces diverses solutions se trouvent plus ou moins implicitement sanctionnées par les articles 216 et suivants du Code de commerce, et que l'ancienne jurisprudence les avait consacrées formellement. Dans un prochain chapitre, quand nous étudierons les limitations de la responsabilité personnelle des propriétaires des navires, nous montrerons combien les conditions du contrat d'affrètement ont varié, au détriment des chargeurs, depuis le développement des grandes compagnies de navigation et, surtout, depuis le jour où la jurisprudence a définitivement admis, en leur faveur, la validité des clauses d'exonération.

2° Action des passagers. — Le propriétaire d'un navire, qui a pris des passagers à son bord et s'est engagé à les transporter à tel port convenu, est implicitement tenu de les débarquer sains et saufs. C'est, pour lui, une de ces obligations tellement évidentes que l'on s'explique fort bien que le législateur ait négligé de la mentionner. Ayant formellement déclaré que le *voiturier* répond des *avaries* et de la *perte* des

à 1151 C. civ.). Ajoutons que, d'après les mêmes principes, celui qui a été déclaré responsable d'un abordage dans lequel la cargaison a été perdue, doit mettre le propriétaire de la cargaison dans la situation où il se fût trouvé si elle était arrivée à destination.

(1) Art. 1147, 1302, 1315, § 2, C. civ.

marchandises qui lui sont confiées, était-il bien nécessaire d'ajouter qu'il répond également, et *a fortiori*, des *avaries* et de la *perte* des voyageurs qui lui confient leurs personnes et qu'il s'engage à transporter, moyennant un prix convenu, en un lieu déterminé? En d'autres termes, la responsabilité qui pèse sur lui n'est-elle pas toujours contractuelle, qu'il s'agisse d'avaries des marchandises ou de blessures, sinon de la mort des voyageurs?

Tel n'est pas cependant, paraît-il, l'avis de la Cour de Cassation (1). Arguant de ce que l'article 1784 du Code Civil, qui met la preuve du cas fortuit ou de la force majeure à la charge du voiturier, ne vise que le transport des marchandises, puisqu'il ne parle que de la perte et des avaries des choses confiées au voiturier, les magistrats de la Cour suprême en concluent que, pour le transport des personnes, la responsabilité est délictuelle et découle par conséquent de l'article 1382.

Force est donc, d'après cette théorie, pour celui qui est blessé dans un accident, en cours de route, de démontrer la faute du transporteur, pour obtenir une indemnité. Cela revient à dire, si nous retournons à la question de l'abordage, que le passager blessé se trouve, à ce point de vue, dans ses rapports avec le propriétaire du navire transporteur, exactement dans la même situation que vis-à-vis du propriétaire de l'autre navire : dans les deux cas, c'est au passager d'établir que la collision est imputable à

(1) Cass., 10 novembre 1884, S., 1885, 1, 129.

celui qu'il assigne. Or, si, en fait, l'enquête administrative n'a pas démontré la culpabilité du capitaine du navire transporteur, bien rares seront les chances de la victime d'obtenir une indemnité.

Supposons maintenant que le même passager ait embarqué avec lui des bagages, —supposition, certes, bien naturelle, étant donné l'importance et la longueur habituelles des voyages sur mer. Au cours de la traversée, le navire entre brusquement en collision avec un autre et coule en quelques minutes. Cependant, le sauvetage a été organisé rapidement et les passagers, ainsi que l'équipage du paquebot perdu, sont recueillis par l'abordeur. Toutefois, dans le désarroi général, notre voyageur, qui, en proie à une émotion bien légitime, s'est précipité, affolé, sur le pont, fait un faux pas, tombe et dans sa chute se fracture une jambe. Le médecin du navire qui le recueille déclare l'amputation indispensable et procède sur-le-champ à cette opération. Notre passager a donc la vie sauve, mais une jambe en moins. Quant à ses bagages, il va sans dire qu'ils sont perdus; personne n'a songé à les transporter à bord du bateau sauveteur, le temps matériel aurait du reste manqué pour le faire ; ils sont, avec le navire abordé, irrémédiablement engloutis.

Rentré au port, le premier soin du voyageur est, cela se conçoit, d'assigner la Compagnie en responsabilité de sa blessure et, par surcroît, de la perte de ses bagages. Que va-t-il donc arriver? Il arrivera ceci : Que les juges auxquels il s'adressera, s'ils veulent appliquer à la lettre le système de la Cour de

Cassation, demanderont d'abord au voyageur de prouver la faute de la Compagnie, s'il veut obtenir des dommages-intérêts pour la perte de sa jambe ; après quoi, ils inviteront la Compagnie à démontrer qu'elle n'est en rien responsable de l'abordage, si elle ne veut pas être condamnée à payer une indemnité, à raison de la perte des bagages. Car il est évident que le motif qui fait écarter, dès qu'il s'agit de dommages corporels, l'article 1784, n'a plus de valeur dès que la réclamation du passager a pour objet la perte ou les avaries de ses bagages. Une malle, un colis, sont bien aux termes de cet article, des « choses confiées » au voiturier, c'est-à-dire à l'armateur. Et alors, on voit le résultat étrange où mène cette théorie : c'est qu'en définitive il est beaucoup plus facile d'obtenir des dommages-intérêts pour les avaries matérielles que pour les blessures corporelles. Il pourrait donc arriver que le tribunal accorde une indemnité au demandeur, à raison de la perte de ses bagages, et qu'il lui en refuse une pour la perte de sa jambe. Un pareil jugement ne manquerait pas d'originalité et les considérants en seraient certainement fort instructifs. Ce qui ne serait pas moins intéressant, ce serait de connaître les amères réflexoins que suggèrerait à notre infortuné passager une telle décision, surtout lorsqu'il apprendrait qu'elle est en tous points conforme à la jurisprudence de la Cour de Cassation...

Cette jurisprudence, relative à la responsabilité au cas de dommages corporels, est aussi d'ailleurs celle de la plupart des Cours d'appel. Toutefois, MM. Lyon-

Caen et Renault signalent deux arrêts de la Cour d'Aix, des 5 juillet et 12 décembre 1887, en sens contraire (1). Mais ils ne constituent que de trop rares exceptions.

La grande majorité des auteurs s'élève contre cette jurisprudence. L'argument de la Cour de Cassation, disent-ils avec raison, n'a aucune portée. Sans doute, l'article 1784 ne parle pas du transport des personnes, mais il ne fait que reproduire les principes généraux du droit. D'après ces principes, la responsabilité du transporteur à l'égard des voyageurs, aussi bien qu'à celui des propriétaires de la cargaison, est contractuelle : à ce titre, c'est sur lui que pèse, dans les deux cas, le fardeau de la preuve de la force majeure (2). La solution ne paraît pas douteuse.

Il est cependant un point sur lequel l'accord est encore loin d'être fait, même en doctrine, c'est celui de savoir si la responsabilité conserve le caractère contractuel, lorsque l'action est exercée, non plus par le passager lui-même, mais par les héritiers du passager tué dans la collision. La question a été récemment posée devant le tribunal civil de la Seine et devant la Cour d'appel de Paris, à propos d'une catastrophe demeurée tristement célèbre dans les annales de la marine française, nous voulons parler

(1) S., 1887, II, 230, et S., 1888, II, 238.

(2) Lyon-Caen et Renault, t. III, 709. *Sic*, loi allemande du 7 juillet 1871, loi hongroise du 7 juillet 1874 et jurisprudence belge.

du naufrage de la *Bourgogne*, de la Compagnie Transatlantique. Qu'on nous permette de rappeler, en quelques lignes, ce douloureux évènement.

Le 4 juillet 1898, vers 5 heures du matin, la *Bourgogne* naviguait, par une brume intense, dans les parages de Terre-Neuve, lorsqu'une collision soudaine se produisit entre ce navire et le trois-mâts en fer de 1,500 tonneaux, le *Cromartyshire*. Le choc fut si violent, qu'il troua par le tribord la coque du paquebot et mit hors de service les embarcations de ce côté. Quant au voilier, son avant écrasé et une partie de son mât de misaine abattu, il s'était éloigné en quelques instants du lieu de la rencontre. Le capitaine de la *Bourgogne*, le vaillant commandant Deloncle, donna aussitôt l'ordre de stopper et d'organiser le sauvetage ; mais n'ayant pas saisi immédiatement l'importance et l'imminence du désastre, il crut pouvoir, en forçant la vapeur, se rapprocher de l'île des Sables, voisine du lieu de la collision, et il fit mettre effectivement le cap dans cette direction. Malheureusement, cette manœuvre devait être inutile. Une large voie d'eau était ouverte dans la chaufferie, la mer envahissait rapidement les machines et la cale. Le navire s'enfonçait de plus en plus. Bientôt tout espoir fut perdu... Avec un sang-froid admirable, le commandant Deloncle, ayant envisagé la situation, ordonna de mettre à la mer toutes les chaloupes disponibles. 165 personnes purent ainsi échapper à la mort. Les autres, qui n'avaient pu trouver place dans les canots, ne tardèrent pas à être englouties avec le navire ; parmi elles, se trouvaient l'hé-

roïque commandant, tous les officiers et une grande partie de l'équipage...

A la suite de cette catastrophe, la veuve de l'une des victimes, Mme Résal, agissant en son nom et pour le compte de ses quatre enfants mineurs, assigna la Compagnie Transatlantique, lui demandant une indemnité de 200,000 francs. Le Tribunal civil de la Seine rendit, le 28 juin 1899, un jugement par lequel il déclare, selon la théorie de la Cour de Cassation, que la responsabilité de la Compagnie ne saurait être contractuelle, et que, par conséquent, la preuve de la faute incombe au demandeur. Le jugement admet, d'ailleurs, que cette preuve a été suffisamment établie, le commandant Deloncle, malgré tout l'héroïsme dont il fit preuve dans la circonstance, ayant eu le tort, après l'abordage, de ne pas s'être conformé aux prescriptions de la loi du 10 mars 1891 et d'avoir cherché un salut dans la fuite, au lieu de stopper et d'organiser le sauvetage, comme l'article 4 de ladite loi lui en faisait l'obligation. En conséquence, le Tribunal de la Seine accorda 100,000 fr. de dommages-intérêts à la veuve Résal, mais avec faculté d'abandon au profit de la Compagnie.

Sur appel de la demanderesse, qui faisait valoir combien, dans ces conditions, était illusoire son droit à une indemnité, le navire et le fret étant entièrement perdus, et sur appel incident de la Compagnie Transatlantique, laquelle agissait dans le louable but de laver la mémoire du commandant Deloncle de tout reproche de négligence coupable ou d'incapacité professionnelle, l'affaire fut portée devant la Cour de

Paris. Celle-ci, dans un long arrêt fortement motivé, en date du 18 janvier 1900, et sur les conclusions de M. Jacomy, avocat général, écarta successivement tous les griefs articulés par Mme Résal et rendit un éclatant hommage à la conduite du vaillant commandant de la *Bourgogne*, dont la Cour proclame la valeur nautique aussi digne d'éloges que sa mort héroïque (1).

De cet arrêt, ainsi que du jugement du tribunal de la Seine, nous ne voulons retenir qu'un point : c'est la nécessité qu'ils s'accordent à reconnaître, pour le

(1) « La Cour, considérant....

« Qu'il (le commandant Deloncle) a donc essayé une manœuvre que l'état de ses renseignements ne défendait pas; qui était, d'après les marins les plus compétents, autorisée par les circonstances, conforme à des précédents connus et cités, et inspirée par la tradition maritime; que, sans doute, elle n'a point réussi, mais qu'il ne convient pas de la juger seulement d'après les résultats et après l'événement; qu'elle a apparu à un marin expérimenté, ayant fait ses preuves, comme la dernière chance de salut au milieu d'une catastrophe d'une foudroyante rapidité ; qu'il l'a envisagée avec le calme dont chacun a été témoin, et non point prise dans le trouble d'une direction hâtive; qu'elle est donc à l'abri de tout blâme, comme s'élève au-dessus de tous les éloges l'héroïsme d'une mort glorieuse, affrontée au poste d'honneur et digne de la mission dévolue au capitaine, de l'abnégation de ses officiers, du courage de ses matelots et des fastes de la marine francaise ;

« Considérant, dès lors, que le capitaine Deloncle n'a commis aucune faute, après la collision, et que la Compagnie n'est pas plus responsable de ce chef que des autres..... ;

« Par ces motifs, infirme le jugement du tribunal civil de la Seine du 28 juin 1899 ». (Cour d'appel de Paris, 18 janvier 1900, Autran, XV, p. 598.)

demandeur, héritier d'une victime de la catastrophe, de prouver la faute du capitaine transporteur.

M. Emile Lecouturier, avocat à la Cour d'appel de Paris, qui consacra un article à ces deux décisions de jurisprudence dans le journal l'*Argus des Assurances* (1), se montre partisan du principe qu'elles consacrent. Il est vrai que cet écrivain semble même approuver la théorie de la Cour de Cassation, aux termes de laquelle la responsabilité de l'armateur est délictuelle, lors même que l'action est exercée par le passager blessé lui-même. M. Autran, lui, est plus explicite. Une note qu'il publie dans la *Revue internationale de Droit maritime*, à la suite du jugement du Tribunal de la Seine, est ainsi conçue : « Le passager blessé, au cours du voyage, peut agir en vertu du contrat de transport contre l'armateur qui s'est ainsi obligé à le transporter sain et sauf à destination. Mais, en cas de mort du passager, cette théorie ne peut être admise. Les héritiers d'une victime ne trouvent pas dans le patrimoine du défunt ou dans leur qualité d'héritiers, une action contre l'armateur, pour inexécution du contrat de transport. Ils ne peuvent que réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice que cette mort leur cause : action personnelle fondée sur 1382. »

La question est certes délicate et nous comprenons qu'elle soit controversée. Pourtant, malgré toute l'au-

(1) Lecouturier, *A propos du procès de la « Bourgogne »*. Argus, n° du 17 septembre 1899.

torité de M. Autran, nous ne croyons pas devoir nous ranger à son opinion. Il estime que l'action de la victime, pour inexécution du contrat de transport, n'est pas transmise avec son patrimoine à ses héritiers et que, par conséquent, par la mort du passager, le caractère de la responsabilité de l'armateur se transforme : de contractuelle, elle deviendrait délictuelle. En fait, ce résultat nous paraît un peu choquant. N'est-il pas singulier de voir ainsi varier la nature de la responsabilité, suivant le plus ou moins de gravité de la blessure, et, surtout, de se trouver en présence d'une responsabilité moins lourde dans le cas de blessure mortelle que dans celui de blessure ordinaire? En droit, nous n'apercevons aucun motif de décider qu'il doive en être ainsi. La responsabilité de la Compagnie cesse-t-elle d'être contractuelle, dans le contrat de transport de marchandises, lorsque l'action en dommages-intérêts pour inexécution est exercée par les héritiers du chargeur, et non par le chargeur lui-même? Pourquoi en serait-il autrement dans le contrat de transport de personnes(1) ?

(1) *Sic*, Lyon-Caen et Renault, III, 710. — Le système de M. Autran tendrait à rétablir, dans cette hypothèse, la situation bizarre que nous exposions plus haut : celle d'un demandeur obtenant une indemnité pour la perte de bagages, et non à raison de blessures corporelles. La seule différence serait que, en ce cas, le demandeur serait non pas le passager lui-même, mais ses héritiers.

SECTION II

ACTIONS DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE OU DE LEURS HÉRITIERS

Nous venons de montrer les droits des passagers blessés et des héritiers des passagers tués dans un abordage ; nous devons maintenant nous occuper du recours en indemnité que peuvent exercer les membres de l'équipage qui ont subi des blessures, et les héritiers de ceux qui ont trouvé la mort dans la catastrophe. Cette question est une des plus délicates de celles qui se rattachent à notre sujet ; elle est, en tout cas, une des plus intéressantes.

L'équipage d'un navire comprend, en général, deux catégories de personnes : la première, qui est la plus nombreuse, est celle des inscrits maritimes, matelots professionnels, soumis, comme on sait, à des obligations spéciales, dans le détail desquelles nous n'avons pas à entrer, et jouissant, en échange, de certains privilèges dont le plus précieux est la retraite qui leur est assurée, après un nombre déterminé d'années de navigation, par la Caisse des Invalides de la Marine. La seconde catégorie, qui est celle des non inscrits, comprend toutes ces personnes que l'on rencontre à bord des paquebots et qui remplissent des fonctions variées, telles que celles de cuisiniers, valets de chambre, maîtres d'hôtel, etc..

De tout temps, l'assimilation des non inscrits aux

inscrits, au point de vue des recours à exercer au cas d'accident, avait été complète. On appliquait indistinctement aux uns comme aux autres les dispositions du titre V, livre II, du Code de commerce, titre dont la rubrique est la suivante : *De l'engagement et des loyers des matelots et gens de l'équipage* et où nous lisons notamment ceci : « Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou *s'il est blessé au service du navire.* » Article 262. Il va sans dire que, conformément au droit commun des articles 1382 et 1384 du Code civil, le matelot blessé, en dehors des soins auxquels il a droit gratuitement, d'après cet article 262, ainsi que les héritiers du matelot tué, pouvaient exercer un recours en indemnité contre l'auteur responsable de l'accident, à charge, bien entendu, pour le demandeur de faire la preuve de cette responsabilité. Si donc un matelot avait été blessé dans un abordage, il pouvait fort bien actionner soit le capitaine (et partant l'armateur) du navire à bord duquel il était embarqué, soit le capitaine de l'autre navire, soit même les deux capitaines, sauf à démontrer que l'événement avait été occasionné par leur négligence ou leur imprudence (1). Ajoutons que, depuis plusieurs années, l'usage s'était

(1) Remarquons d'ailleurs que, même lorsqu'il assignait le capitaine du navire à bord duquel il naviguait, le matelot blessé ne pouvait jamais invoquer les principes de la responsabilité contractuelle. En effet, le contrat qui le liait avec ce capitaine était un simple louage d'ouvrage, contrat qui n'implique nullement, comme celui de transport, l'obligation pour le capitaine de conduire sain et

introduit d'accorder sur les fonds de la Caisse des Invalides des subsides plus ou moins importants aux inscrits maritimes blessés ou à leur famille, au cas de mort (1).

Cette situation qui, à notre connaissance, était généralement bien acceptée par les intéressés, et qui, du reste, reposait sur des traditions séculaires, fut bouleversée totalement par les lois des 9 et 21 avril 1898, sur les accidents du travail. Avant d'aborder l'examen de la situation nouvelle que ces lois ont créée pour les matelots, qu'on nous permette de rappeler brièvement les vicissitudes qui ont marqué leur élaboration.

Bien que votée avec une hâte dont notre législateur nous donne rarement l'exemple, et qu'expliquait d'ailleurs la fin prochaine de la législature, on n'ignore pas que la loi sur les accidents du travail avait donné lieu à des travaux préparatoires qui, sans nul doute, furent mûrement approfondis, puisqu'ils ne durèrent pas moins de dix-huit ans. Ce fut en effet le 29 mai 1880, que le Parlement fut saisi du premier projet de loi. Si l'on en juge par les protestations quasi-unanimes qui accueillirent la loi de 1898, dès

sauf le marin à tel lieu de destination. En échange de ses services, ce dernier a le droit d'exiger le paiement régulier de ses loyers, mais rien de plus.

(1) Les non inscrits, au contraire, ne recevaient aucune allocation de la Caisse des invalides de la marine. C'est même à ce sujet qu'en 1881, M. Dupuy de Lôme mit fin à l'abus qui consistait à faire supporter aux non inscrits, comme aux inscrits, un prélèvement sur les salaires, au profit de la Caisse des invalides.

le lendemain de son apparition, tant dans le monde du travail que dans celui des assurances, et surtout, par les projets de revision qui ont déjà été proposés et discutés, il faut croire que nos parlementaires se sont encore trop pressés en votant cette loi après dix-huit ans d'étude, et qu'une nouvelle période d'égale durée leur eût été peut-être nécessaire pour élaborer une œuvre législative d'une perfection incontestable.

Aussi bien, notre intention n'est-elle pas de nous faire ici l'écho des réclamations légitimes que suscite la loi sur les accidents du travail. Nous voulons simplement montrer la perturbation qu'elle a introduite dans les milïeux maritimes.

Le projet primitif de la loi sur les accidents du travail visait toutes les classes d'industries, jusques et y compris celle des inscrits maritimes. C'est ce qui résulte expressément de la déclaration suivante de M. Félix Faure, alors ministre de la marine, à la Chambre des Députés, séance du 23 mai 1888 : « Quand on eut procédé à une étude plus approfondie de la situation des marins, *on reconnut*, sur les observations de M. Le Cour, *l'impossibilité de faire concorder certaines dispositions de la loi générale sur les accidents du travail avec les règles spéciales applicables aux inscrits maritimes*. On admit que ceux-ci ne pourraient être compris dans le droit commun. »

C'est pourquoi, parallèlement à la loi générale sur les accidents du travail, on prépara une loi spéciale ayant pour but de pourvoir aux conséquences des

accidents du travail maritime. Le premier projet fut déposé en 1894, par M. de Montfort; il n'aboutit pas. Un second projet, préparé par le Comité des pêches et approuvé par le Conseil Supérieur de la Marine, fut alors soumis au Parlement par MM. l'amiral Besnard, ministre de la marine, et Cochery, ministre des finances. Le titre primitif du projet du Gouvernement était : Création d'une *Caisse d'assurances mutuelles entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession.* On s'inspirait donc des idées de mutualité. On réclamait, d'autre part, aux armateurs et patrons « un apport qui eût, en quelque sorte, le caractère d'une subvention à la mutualité, plutôt que celui d'une imposition résultant d'une responsabilité posée en principe, et d'une obligation formelle d'assurance (1) ». L'idée qui inspirait ce projet, dans son économie générale, était de « créer une vaste association englobant l'universalité des inscrits, placée sous le contrôle de l'Etat, et dont la Caisse, distincte de celle des Invalides, serait alimentée au moyen d'une contribution obligatoire des marins, aussi bien que des armateurs et patrons (2) ». A ces ressources, viendrait s'ajouter éventuellement, dans les années lourdes, une aide financière de l'Etat, se traduisant sous la forme d'avances remboursables, non productives d'intérêts et destinée à parfaire la somme néces-

(1) Exposé des motifs, *J. off.*, 1898, Doc. parl., p. 974.

(2) Note de Verneaux sur la loi du 21 avril 1898, *Annuaire de législation française*, 1898, p. 279.

saire pour la capitalisation annuelle des pensions et indemnités à servir.

Ce projet a été accueilli dans son ensemble. Toutefois, sur les observations du rapporteur, M. Le Myre de Vilers, on a changé les mots *Caisse d'assurances mutuelles* contre ceux de *Caisse de prévoyance* (1). Un décret rendu en forme de règlement d'administration publique fut publié, le 20 décembre 1898, pour déterminer les justifications à produire, ainsi que les délais dans lesquels ces justifications devront être présentées, pour l'établissement du droit des inscrits maritimes (2).

En vertu de la loi du 21 avril 1898, tout inscrit maritime blessé dans l'exercice de sa profession, notamment dans un abordage, a droit à un subside qui lui est versé par la Caisse de Prévoyance créée par cette loi ; il en est de même de la famille de l'inscrit, tué dans un accident.

Mais, en dehors de ce secours pécuniaire, l'inscrit blessé dans une collision n'aurait-il pas le droit de demander une indemnité, conformément au droit commun, au capitaine responsable de l'événement ?

(1) V. texte de la loi, *J. off.* du 23 avril 1898, sous la rubrique : *Loi ayant pour objet la création d'une caisse de prévoyance entre les marins français, contre les risques et accidents de leur profession.* — Tout inscrit maritime, à partir de l'âge de dix ans, doit le versement d'une cotisation qui ne peut dépasser 2 francs par mois. Les propriétaires ou armateurs de tout bateau sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celles que leurs équipages auront acquittées.

(2) V. ce décret, Autran, XIV, 574.

L'article 11 de la loi du 21 avril répond : « Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que l'inscrit demande directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les inscrits auront été victimes. »

Une controverse s'est élevée en jurisprudence sur l'interprétation de cet article ; que faut-il entendre par ces mots *faits intentionnels ou fautes lourdes?* Dans une première opinion, il seraient pris ici dans leur sens juridique ordinaire, c'est-à-dire celui de faute présentant un caractère de gravité exceptionnelle, inexcusable, celle qu'on assimile au dol, par opposition à la faute légère ou au simple fait dommageable (1).

(1) *Sic*, trib. de comm. de Marseille, 1er septembre 1899, Autran, XV, 644 ; Cour d'appel d'Aix, 29 décembre 1899, *id.*, XVI, 28 ; trib. de comm. du Havre, 29 mai 1900, *id.*, XVI, 50. — « Attendu, dit ce dernier jugement, qu'il suffit de rapprocher ce texte (l'art. 11) de celui de l'article 1382 du C. civ., pour apercevoir immédiatement combien ces deux dispositions diffèrent ; que l'article 1382, en effet, dispose que le fait quelconque suffit pour engager la responsabilité, lorsqu'un préjudice a été causé à autrui ; que cette disposition, qui constitue le droit commun, considère comme pouvant engager la responsabilité, non seulement la faute sans aucune distinction, c'est-à-dire la faute même légère, mais encore le simple fait ; qu'au contraire, l'article 11 de la loi du 21 avril, bien que se référant, il est vrai, aux règles du droit commun, emploie les expressions « faits intentionnels, faute lourde », dont le sens juridique est net et précis, et s'oppose à celui qu'on attribue aux expressions « faits quelconques ou faute légère ».

Au contraire, d'après des décisions de jurisprudence plus récentes, les expressions « faits intentionnels, faute lourde », de l'article 11 doivent être interprétées comme étant synonymes de *faute certaine, établie par le demandeur*, suivant les principes du droit commun (1).

Il n'existe pas encore, à notre connaissance, de décision de la Cour de Cassation qui tranche cette controverse. Il nous paraît cependant que la première interprétation est la meilleure. Pourquoi le législateur aurait-il employé les mots *faute lourde* ou *fait intentionnel*, s'il cherchait à désigner par là la faute légère ou le simple fait dommageable? Il faut avouer que, si telle fut réellement son intention, il ne pouvait plus mal choisir ses expressions. Nous admettons donc, jusqu'à preuve du contraire, que les termes de l'article 11 doivent être pris dans leur sens ordinaire, ainsi que le jugent les premières décisions de jurisprudence. Quant aux expressions « suivant les principes et règles du droit commun, » contenues dans cet article, on peut parfaitement soutenir qu'elles font allusion à l'obligation de faire la preuve de la faute, obligation que le droit commun (à l'inverse de la loi du 9 avril 1898) met à la charge du demandeur, c'est-à-dire de celui qui se prétend victime d'un accident (2).

(1) Trib. de comm. de Dieppe, 26 décembre 1900, J. de Mars., 1901, II, p. 16; Marseille, 4 avril et 21 septembre 1900, *id.*, 1900, I, pp. 116 et 394.

(2) Par deux jugements en date des 21 et 29 mai 1901, le tribunal de commerce de Marseille vient de décider que les mots

Tels sont les droits des inscrits maritimes blessés dans l'exercice de leur profession (1). Occupons-nous maintenant de cette catégorie de marins dont nous parlions tantôt et qui, bien que n'étant pas eux-mêmes des inscrits, remplissent des fonctions subalternes à bord des paquebots et, à ce titre, font partie de l'équipage. C'est ici que commence la véritable difficulté.

Un premier point à établir, sur lequel personne n'élève plus de contestation, c'est que la loi du 21 avril ne saurait être appliquée aux non inscrits.

« faute lourde » ou « fait intentionnel » de l'article 11 doivent être entendus textuellement, et non dans le sens de *faute certaine, démontrée*. Nous nous félicitons de ce retour de la jurisprudence à une interprétation qui nous paraît beaucoup plus exacte. — V. J. de Mars. 1901, I, 286. *Sic*, trib. civ. de Boulogne-sur-Mer, 16 novembre 1900, J. l'Argus des assurances, nº du 24 février 1901.

(1) Il paraît d'ailleurs que cette situation nouvelle est loin d'être accueillie avec enthousiasme par les intéressés, puisque le Congrès des inscrits maritimes, tenu à Nantes en août dernier, a voté une proposition tendant à la suppression de la Caisse de prévoyance instituée par la loi de 1898. Les inscrits maritimes se plaignent d'être obligés de participer à cette caisse, alors qu'ils ignorent comment sont gérées et employées les sommes provenant de leurs versements. L'unique résultat de cette loi, disent-ils, a été de les assujettir à un nouvel impôt. Ils ont donc désigné une commission chargée d'aller à Paris remettre leurs conclusions au Ministre de la marine. En somme, les inscrits maritimes protestent, et avec raison selon nous, contre les deux principes si imprudemment engagés par la loi du 21 avril 1898 : l'assurance obligatoire et l'assurance par l'Etat. Ces réclamations — ceci soit dit entre parenthèses — nous paraissent d'assez mauvais augure pour le projet de loi actuellement élaboré sur les retraites ouvrières, à la base duquel on retrouve, comme on sait, ces deux principes antilibéraux.

Cela ressort nettement des travaux préparatoires (1). Comment, d'ailleurs, ces employés pourraient-ils émettre la prétention de se prévaloir des avantages attachés à la qualité d'inscrit maritime, du moment qu'ils ne remplissent pas les obligations qu'entraîne cette qualité et que, notamment, ils n'effectuent pas les versements à la Caisse de Prévoyance prévus par la loi du 21 avril ? A quel régime sont-ils donc soumis?

Saisi de la question, le Comité Consultatif des Assurances contre les accidents du travail (2) émit, à la date du 24 janvier 1900, l'avis suivant :

(1) Le deuxième paragraphe de l'article 84 (32 actuel) de la loi sur les accidents du travail était ainsi conçu : « Une loi spéciale déterminera les conséquences des accidents dont les marins et pêcheurs sont victimes dans l'exercice de leur profession. » Au sujet de cette disposition, M. Jourde posa la question suivante : « Je pense que la Commission entend laisser en dehors de ces deux catégories les mariniers, c'est-à-dire les ouvriers qui naviguent sur les canaux, les rivières. Il est bien entendu que la loi (générale sur les accidents) est applicable à ce personnel ? » — M. Paul Guieysse : « Dans la pensée de la Commission, et d'après les observations faites par M. le Ministre de la marine lui-même, il ne s'agit dans ce paragraphe que des marins et pêcheurs dépendant de l'inscription maritime. » (Chambre des députés, séance du 10 juin 1893, *J. off.* du 11, travaux parlementaires, p. 1680).

(2) On sait que ce Comité fut constitué auprès du Ministre du commerce par arrêté ministériel du 1er mars 1899, et modifié par décret du 10 octobre 1900, en vue d'élucider les points obscurs de la loi du 9 avril 1898, et notamment de dresser la liste des professions assujetties à cette loi. — « Le Comité consultatif des assurances contre les accidents du travail a été amené à rendre des avis sur plusieurs de ces questions (industries assujetties à la loi du 9 avril). Mais ces avis ne sont nullement obligatoires. Le Ministère

« **Armateur.** — L'expression « entreprise de transport par terre et par eau », contenue dans l'article 1er de la loi du 9 avril 1898, s'applique notamment à toutes les entreprises de transport par mer, en dehors des cas spécialement prévus par la loi du 21 avril 1898, ayant pour objet la création d'une Caisse de Prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession. — La loi du 9 avril est dès lors applicable : 1° Aux inscrits maritimes, victimes d'accidents en dehors de leur embarquement et au cours de travaux visés par la dite loi ; 2° Aux non inscrits maritimes employés à bord des paquebots, embarcations et tous autres bâtiments, autres que les bâtiments de guerre ou de plaisance.

« L'armateur, responsable dans les termes de la loi du 9 avril 1898, ne saurait se dégager de cette responsabilité par l'application de l'article 216 du Code de commerce, la charge du risque professionnel incombant, non au capitaine, mais à l'entreprise de transport (1). »

Ainsi donc, d'une manière générale, c'est en vertu des principes de la loi du 9 avril qu'il faudrait indemniser les non inscrits, victimes d'accidents dans l'exer-

du Commerce les a réunis à la suite d'une brochure officielle. Les tribunaux ne les adopteront certainement pas tous et, de plus, ce sont là des opinions basées sur des espèces et qui devront être abandonnées dans des cas qui diffèreront. » — Lyon-Caen, l'*Application de la loi sur les accidents du travail*, journal l'*Argus* du 14 févr. 1900.

(1) *J. off.* du 16 février 1900.

cice de leur profession (1). Voyons maintenant ce que décide la jurisprudence. La question fut portée pour la première fois, à notre connaissance, devant un tribunal, à l'occasion des faits suivants :

Le 3 septembre 1899, le nommé Janis, garçon d'hôtel à bord du paquebot *Général Chanzy,* de la Compagnie Transatlantique, fut blessé *pendant son service dans le port de Marseille,* par le fait d'un autre employé du même bord, également en service. En conséquence, Janis assigna la Compagnie Transatlantique devant le tribunal civil de Marseille, récla-

(1) Le numéro du *Journal officiel* du 13 juin 1901 porte la liste des professions assujetties à la loi du 9 avril 1898 Cette liste est précédée d'une circulaire adressée aux préfets par le Ministre du commerce. Il déclare s'être inspiré notamment des avis du Comité consultatif des assurances. Mais il ajoute : « En attendant les interprétations législatives dont se trouve saisi le Parlement, et sans préjuger la jurisprudence que, pour quelques assujettissements susceptibles de prêter encore à controverse, pourront d'ici là introduire les décisions de la Cour de Cassation, quant à l'assujettissement au fond... »

Parmi les professions énumérées, nous lisons notamment :

Armateur pour le grand et le petit cabotage et armateur au bornage ;

Armateur pour le long cours ;

Barques et bateaux pour le transport des marchandises sur les fleuves, rivières et canaux (Entrepreneur, maître ou patron de) ;

Bateaux à vapeur (entreprise de) sur fleuves, rivières ou lacs ;

Bateaux à vapeur remorqueurs (entreprise de) ;

Canots (loueur de) ;

Commissionnaires de transports par terre ou par eau.

(Les professions susvisées sont passibles de la taxe additionnelle établie par l'article 25 de la loi de 1898.)

mant une indemnité, par application de la loi du 9 avril 1898.

La Compagnie Transatlantique prétendait repousser cette prétention en soutenant que la loi du 9 avril était inapplicable en l'espèce; que Janis, non inscrit maritime, ne pouvait invoquer que le droit commun; que, dès lors, le tribunal civil était incompétent, l'affaire, suivant les règles suivies, ressortissant à la juridiction commerciale.

Le tribunal civil de Marseille n'admit pas cette défense. Par jugement du 5 juin 1900(1) il décida, conformément aux conclusions de Janis et à l'avis du Comité consultatif des Assurances, que la loi applicable en l'espèce était bien celle du 9 avril et, en conséquence, il se déclara compétent pour connaître de l'affaire au fond. Voici quelques motifs de ce jugement :

« ... Attendu qu'on ne saurait assimiler des employés non inscrits (sauf sur le rôle d'équipage) aux inscrits maritimes, dont la situation particulière a fait l'objet de nombreuses mesures de prévoyance.....

« Attendu qu'on est donc en présence de l'article 1 de la loi du 9 avril 1898, qui vise expressément les ouvriers et employés dans les entreprises de transports par terre et par mer;

« ... Attendu, d'autre part, que les employés des paquebots ne sont pas des domestiques étrangers au commerce et à l'industrie de l'armateur;

« Attendu qu'en admettant même que le législateur

(1) Autran, XVI, p. 29; J. de Marseille, 1900, I, 33.

n'ait pas eu spécialement en vue ce personnel civil des bateaux à vapeur, il ne subsiste aucun motif légal de lui enlever le bénéfice de la disposition générale précitée; qu'il serait arbitraire de la réduire, soit au droit restreint et supplémentaire réservé, ainsi qu'il a été fait généralement par l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, au cas de faute intentionnelle ou lourde, soit au droit commun, selon les articles 1382 et suivants du Code civil, et de les retrancher de la liste des ouvriers et employés de transport par eau qui sont, sans distinction ni énumération, protégés par la loi;

« Attendu que, pas plus que les autres employés, ceux du personnel dont s'agit n'ont l'indépendance, l'autorité, l'aptitude pour contrôler, redresser ou même connaître les défectuosités d'une organisation de service ou de fonctionnement de machines installées par le patron auquel ils se confient pendant leur carrière;

« Attendu qu'il faut par suite reconnaître que c'est à bon droit que le Ministre du Commerce et de l'Industrie, dans son arrêté du 30 mars 1899 relatif aux primes d'assurances contre les accidents prévus par la loi du 9 avril 1898, a fait figurer le personnel des bateaux à vapeur; qu'on ne saurait que se ranger à l'avis du Comité Consultatif des Assurances du 24 janvier 1900, que ladite loi est applicable à ce personnel;

« Attendu que dès lors le tribunal ne peut se déclarer incompétent en faveur de la juridiction commerciale dont la compétence ne paraît, au surplus,

réclamée qu'au cas d'inapplicabilité de la loi susvisée;

« Par ces motifs, rejette, etc... »

Sur appel, la Cour d'Aix, par un arrêt du 2 août 1900 (1) « adoptant les motifs des premiers juges fondés sur des termes *très clairs et non équivoques* de l'article 1 de la loi du 9 avril 1898 », confirma purement et simplement le jugement de Marseille.

Remarquons d'abord que l'article 1 de la loi du 9 avril ne parle pas d'entreprise de *transport par mer*, comme le dit le jugement de Marseille, mais de *transport par eau*; ce qui n'est pas la même chose.

Cela étant, la question est-elle réellement *si claire et si peu équivoque*, que veut bien le dire la Cour d'Aix?

Ce n'est pas assurément l'opinion de M. Abram, avocat de cette ville, qui avait défendu devant la Cour les intérêts de la Compagnie Transatlantique et qui publia dans la *Revue de Droit Maritime*, sur l'arrêt précédent, une note très intéressante que nous demandons la permission d'analyser.

Rappelant, en premier lieu, les circonstances qui accompagnèrent l'élaboration des lois d'avril 1898, ainsi que l'avis du Comité Consultatif des Assurances, il montre les inconvénients qui résulteraient, dans la pratique, de l'application aux non inscrits de la loi générale sur les accidents du travail, et, en particulier, l'impossibilité, pour les armateurs, de se libérer des obligations que cette loi leur imposerait,

(1) Autran, XVI, p. 31.

par l'exercice de la faculté d'abandon. D'autre part, si les inscrits maritimes sont soumis à la loi du 21 avril et les non inscrits à celle du 9 avril, il en résulte que les articles 258 et suivants du Code de Commerce, relatifs aux droits et obligations des gens de mer, au cas de sinistre maritime, demeurent sans application et sont par suite implicitement abrogés. « Le législateur serait arrivé à des conséquences si graves et si singulières, sans en avoir conscience, il aurait employé des expressions qui, par leur généralité, ont embrassé des cas et des espèces qu'il n'avait pas en vue ? Soit ! Cependant si, dans le texte même de la loi, nous trouvons une série d'articles inconciliables avec cette interprétation générale de l'article I ; si cette loi, avec l'interprétation donnée par notre arrêt, était, dans la plupart des cas, inexécutable ; si toutes ses prescriptions indiquaient catégoriquement qu'elle ne vise que les industries terrestres ou les transports par eau, autres que les transports par mer, que deviendra un argument de texte, s'attachant exclusivement à *deux mots* tirés du premier article d'une loi qui en compte 34 et néglige toutes les dispositions suivantes qui en déterminent la portée ? »

Transcrivons, en effet, les articles de la loi du 9 avril qui déterminent les formalités à remplir en cas d'accident.

« Article 11. — Tout accident ayant occasionné une incapacité de travail, doit être déclaré, dans les 48 heures, par le chef d'entreprise ou ses préposés, au maire de la commune qui en dresse procès-verbal.

« Cette déclaration doit contenir les noms et adresses des témoins de l'accident. Il est joint un certificat du médecin indiquant l'état de la victime, les suites probables de l'accident et l'époque à laquelle il sera possible d'en connaître le résultat définitif. La même déclaration pourra être faite par la victime ou ses représentants.

« Récépissé de la déclaration et du certificat du médecin est remis par le maire au déclarant.

« Avis de l'accident est immédiatement donné par le maire à l'inspecteur divisionnaire ou départemental du travail ou à l'ingénieur ordinaire des mines chargé de la surveillance de l'entreprise...

« Article 12. — Lorsque, d'après le certificat médical, la blessure paraît devoir entraîner la mort ou une incapacité permanente, absolue ou partielle, de travail, le maire transmet immédiatement copie de la déclaration et le certificat médical au juge de paix du canton où l'accident s'est produit.

« Dans les vingt-quatre heures de la réception de cet avis, le juge de paix procède à une enquête à l'effet de rechercher :

« 1° La cause, la nature et les circonstances de l'accident ;

« 2° Les personnes victimes et le lieu où elles se trouvent ;

« 3° La nature des lésions ;

« 4° Les ayants droit pouvant, le cas échéant, prétendre à une indemnité ;

« 5° Le salaire quotidien et le salaire annuel des victimes. »

Toute la question est de savoir si ces formalités sont prescrites à peine de nullité. Nous avons consulté pour cela les travaux préparatoires de la loi ; mais nous n'y avons rien trouvé qui permette de répondre dans un sens ou dans l'autre (1). Toutefois, avec M. Abram, nous pensons que l'affirmative ne fait pas de doute. A défaut d'argument de texte, on peut au moins invoquer l'esprit de la loi dont un des caractères principaux semble être le besoin de célérité. A quoi bon régler aussi minutieusement les conditions d'exercice de la loi, les formalités à remplir par la victime ou ses représentants, et, surtout, imposer des délais aussi rigoureux, si c'est pour permettre ensuite aux intéressés de passer outre ?

La jurisprudence en cette matière, est encore hésitante. Le tribunal civil de Lille a décidé que les formalités des articles 11 et suivants de la loi de 1898 étaient prescrites à peine de nullité (2). En sens contraire, on peut citer un jugement du tribunal civil de la Seine, du 10 mars 1900, et un autre, du tribunal civil de Châteauroux, du 27 novembre de la même année (3). Dans le courant du mois de mars dernier, une Cour d'appel a été saisie, pour la première fois, à notre connaissance, de la question : c'est celle de

(1) Les articles 11 et suivants furent votés sans discussion, tant à la Chambre des députés (séance du 28 octobre 1897, *J. officiel* du 29, p. 2223) qu'au Sénat (séance du 4 mars 1898, *J. off.* du 5, p. 252).

(2) Lille, 28 décembre 1899, D., 1900, II, 87.

(3) Argus des assurances, numéro du 3 février 1901.

Montpellier. L'arrêt qu'elle a rendu confirme pleinement la première opinion : la procédure édictée par la loi de 1898 est d'ordre public (1).

En serait-il autrement, et la jurisprudence se fixerait-elle dans le sens de la négative, que nous persisterions à croire, avec M. Abram, que, dans la plupart des cas, la loi du 9 avril serait inapplicable aux marins non inscrits. Sans doute, dans l'espèce soumise au Tribunal de commerce de Marseille, il avait été très facile au garçon d'hôtel Janis, de remplir dans les délais prescrits, les formalités règlementaires, puisque l'accident dont il avait été victime était survenu pendant que son navire était à l'ancre dans le port de Marseille. Rien n'empêchait dès lors le matelot d'aller faire, dans les 48 heures, sa déclaration au maire de cette ville, déclaration accompagnée d'un certificat du médecin, ainsi que l'exige l'article 11. Rien n'eût empêché le maire de Marseille, si la blessure, d'après le certificat du médecin, avait paru devoir entraîner la mort ou une incapacité permanente, absolue ou partielle, de travail, de transmettre immédiatement copie de la déclaration et le certificat médical au juge de paix du canton où l'accident s'était produit ; rien n'eût empêché enfin ce juge de paix de procéder à une enquête, dans les 24 heures de la réception de cet avis, — toutes formalités que prescrit l'article 12.

(1) *Argus des assurances*, numéro du 31 mars. Nous regrettons de ne pouvoir donner la date exacte de cet arrêt, le journal dans lequel nous le trouvons rapporté omettant lui-même de la mentionner.

Mais admettons que l'accident, au lieu de se produire dans le port de Marseille, soit survenu en pleine mer, à plusieurs jours de navigation du prochain port de relâche. Comment aurait alors procédé la victime ? Pour ce qui est d'abord de la déclaration dans les 48 heures, il est évident qu'il n'y faudrait pas songer. Toutefois, comme à l'impossible nul n'est tenu, nous ne ferons pas de difficulté pour reconnaître que le délai de 48 heures ne devrait courir, en cas pareil (bien que la loi ne le dise pas), que du moment où le navire a touché un port quelconque. Cela étant, le capitaine, préposé de l'armateur qui est le chef d'entreprise dont parle l'article 11, ou la victime elle-même, devra faire la déclaration de l'accident. Mais, si le port de relâche est étranger, qui donc remplacera le « maire de la commune » ? L'agent consulaire français, s'il y en a un. Mais s'il n'y en a pas? Les autorités locales, en vertu du principe *locus regit actum,* ont-elles qualité suffisante pour le remplacer à cet effet ? Cela nous semble déjà bien douteux.

Allons plus loin, et supposons que la blessure du matelot soit de nature à provoquer la mort ou une incapacité de travail permanente. L'agent consulaire, ou celui qui, à sa place, a reçu la déclaration d'accident, devra, aux termes de l'article 12, transmettre un avis au juge de paix du « canton où l'accident s'est produit »... *Le canton où l'accident s'est produit?* Quel est-il donc, ce canton, puisque l'accident est arrivé en plein Océan? Et quel juge de paix ira-t-on chercher, si le port de relâche où l'on se trouve est étranger ? Prétendra-t-on qu'un magistrat quelcon-

que de ce port a qualité pour procéder à l'enquête délicate que prescrit l'article 12 ?

Il est vrai qu'il y aurait encore un moyen de tourner la difficulté. Ce serait d'attendre, pour adresser l'avis à un juge de paix, d'avoir touché un port français. Oui, mais alors, que restera-t-il de cet article 12 qui demande qu'on saisisse *immédiatement* le juge de paix du canton où s'est produit l'accident? Pour si peu respectueux de la forme que l'on soit, est-il permis de torturer un texte à ce point?

La vérité est que, malgré les mots : transport par eau, insérés dans l'article 1 de la loi sur les accidents, le législateur de 1898 a totalement perdu de vue, au cours de la discussion, les transports par mer, ainsi que cette catégorie de marins qui nous occupe, celle des non inscrits. Il ressort avec évidence du texte de cette loi qu'elle n'a été faite que pour les industries terrestres ou les entreprises de transport par fleuve, rivière ou canal. Comment expliquer, en effet, si ses auteurs avaient songé également aux transports par mer, qu'ils n'aient pas fait la moindre allusion aux difficultés d'application que nous venons de signaler? Pourquoi notamment ne pas indiquer, ne fût-ce que d'un mot, l'autorité qui remplacera à l'étranger le maire et le juge de paix, pour recevoir la déclaration d'accident et procéder à l'enquête? Le Comité Consultatif des Assurances a voulu réparer l'oubli du législateur et raccrocher après coup, — qu'on nous permette cette expression, — les non inscrits maritimes à la loi du 9 avril. Malgré toute l'autorité qui s'attache aux avis de ce Comité, il nous semble qu'en l'es-

pèce il aurait dû se montrer moins catégorique. En tout cas, nous souhaiterions vivement que son premier avis sur la question soit bientôt suivi d'un second, faisant connaître comment il entend l'extension de cette loi aux membres de l'équipage non inscrits, et le moyen de concilier les dispositions des articles 11 et 12 avec les difficultés de la pratique (1).

Quant à nous, qui estimons que les formalités de procédure de la loi sur les accidents du travail sont prescrites à peine de nullité, nous pensons qu'il y a impossibilité matérielle à faire bénéficier des dispositions de cette loi les non inscrits maritimes. Ces derniers sont donc soumis au droit commun de l'article 1382, c'est-à-dire que, selon nous, leur situation est restée aujourd'hui ce qu'elle était avant 1898. Nous reconnaissons sans difficulté que, dans cette opinion, la situation des non inscrits est beaucoup plus précaire que celle des inscrits, en ce sens que les premiers doivent faire la preuve de la faute

(1) Le tribunal civil de Marseille a été de nouveau saisi, il y a quelques mois, de la question de savoir quel régime est applicable aux marins non inscrits, victimes d'accidents dans l'exercice de leur profession (Marseille, 1er février 1901, J. de Marseille, 1901, I, 180 : affaire veuve Barbarino contre la Compagnie des Transports maritimes). Comme dans l'affaire Janis, le tribunal a estimé que le régime applicable est celui de la loi du 9 avril, et non celui de la loi du 21 avril ou les principes du droit commun. Il est regrettable que l'énoncé de ce jugement ne fasse aucune mention du lieu où l'accident s'était produit, de sorte que nous ignorons si la victime ou ses représentants avaient eu le temps d'accomplir, dans les délais prescrits, les formalités de la loi du 9 avril.

et surtout peuvent se voir opposer, de la part de l'armateur responsable, la faculté d'abandon : obligation et risque, auxquels échappent les seconds (1).

(1) On sait que, dans le courant des mois de mai et juin derniers, la Chambre des députés a été appelée à discuter plusieurs projets de revision de la loi sur les accidents du travail. En premier lieu, la Chambre décida de renvoyer à la Commission un amendement de M. Ferrette, tendant à modifier l'article 1er de la loi de la façon suivante : « Les accidents survenus, par le fait du travail ou à l'occasion du travail, aux ouvriers et employés occupés dans toutes les entreprises industrielles et commerciales, et en outre dans toute exploitation, etc... » (*J. off.* du 21 mai 1901, Chambre des députés, pp. 1902 et suivantes.)

Dans les séances du 30 mai et du 3 juin, la Chambre a ensuite adopté, à l'unanimité, les dispositions suivantes, qui modifient les articles 11 et 12 que nous rapportons plus haut :

« Article 11. — Tout accident ayant occasionné une incapacité de travail doit être déclaré dans les quarante-huit heures, non compris les dimanches et jours fériés, par le chef d'entreprise ou ses préposés, au maire de la commune, qui en dresse procès-verbal et en délivre immédiatement récépissé.

« La déclaration et le procès-verbal doivent indiquer, dans la forme réglée par décret, les nom, qualité et adresse du chef d'entreprise, le lieu précis, l'heure et la nature de l'accident, les circonstances dans lesquelles il s'est produit, la nature des blessures, les noms et adresses des témoins.

« Dans les quatre jours qui suivent l'accident, si la victime n'a pas repris son travail, le chef d'entreprise doit déposer à la mairie, qui lui en délivre immédiatement récépissé, un certificat de médecin indiquant l'état de la victime, les suites probables de l'accident et l'époque à laquelle il sera possible d'en connaître le résultat définitif.

« *La déclaration d'accident pourra être faite dans les mêmes*

Telle est bien, en effet, à nos yeux, la conséquence la plus claire des lois de 1898, lois mal étudiées et trop hâtivement votées. De toute façon, il faut donc

conditions par la victime ou ses représentants jusqu'à expiration de l'année qui suit l'accident...

« Article 12. — Dans les vingt-quatre heures qui suivent le dépôt du certificat, et au plus tard dans les cinq jours qui suivent la déclaration de l'accident, le maire transmet au *juge de paix du canton où l'accident s'est produit*, la déclaration et soit le certificat médical, soit l'attestation qu'il n'a pas été produit de certificat.

« Article 15. — Sont jugées en dernier ressort par le juge de paix *du canton où l'accident s'est produit*, à quelque chiffre que la demande puisse s'élever, et dans les quinze jours de la demande, les contestations entre les victimes d'accidents ou leurs ayants droit et les chefs d'entreprise. . »

Ce qui ressort nettement de ces dispositions, ainsi du reste que de la discussion à laquelle elles ont donné lieu à la Chambre, c'est que leurs promoteurs, comme ceux de la loi actuelle, n'ont eu en vue que les accidents survenus à des ouvriers exerçant une industrie terrestre. C'est ainsi que nous y retrouvons la déclaration *au maire de la commune* et l'enquête faite par le juge de paix du *canton où l'accident s'est produit*... Toutefois, nous devons attirer l'attention sur une des dispositions votées qui a une importance capitale pour notre thèse. C'est l'alinéa final de l'article 11 qui permet à la victime ou à ses représentants de faire la déclaration au maire jusqu'à l'expiration de l'année qui suit l'accident. Il est certain que, si cette disposition est votée définitivement, ce qui est probable, les non inscrits maritimes ne manqueront pas de s'en prévaloir, car, quelque soit le point du globe où l'accident se soit produit, il ne s'écoulera jamais une année entière, sans qu'un navire français n'aborde un port français où puisse se faire utilement la déclaration. Il n'y aura donc plus à se demander quelle autorité étrangère est compétente pour remplacer, à cet effet, le « maire de la commune » dont parle l'article 11. Mais il restera

souhaiter qu'une réforme prochaine vienne apporter un peu de lumière et de justice dans cette branche de notre législation.

toujours aux armateurs un argument pour repousser la prétention des non inscrits à bénéficier de la loi sur les accidents de travail : c'est l'obligation que la dite loi impose, par deux fois, de recourir au juge de paix *du canton où l'accident s'est produit*. Tout dépendra alors de l'interprétation que la jurisprudence donnera à ces mots. Aucune contestation ne serait possible si, dans la nouvelle rédaction, ils étaient remplacés par ceux-ci : juge de paix du canton *où la déclaration a été faite*.

Ajoutons enfin que dans sa séance du 4 juin 1901, la Commission d'assurance et de prévoyance, après avoir repoussé une proposition de M. Mirman, demandant l'extension de la loi à tous les salariés, a adopté, à l'unanimité, l'amendement de M. Ferrette dont nous donnons plus haut le texte.

CHAPITRE III

Responsabilité des propriétaires de navires.

Nul n'ignore le grand principe juridique consacré par l'article 1384 du Code Civil, aux termes duquel chacun est responsable de toute l'étendue du dommage commis par son préposé dans l'exercice de ses fonctions : responsabilité grave et onéreuse, s'il en fût, que l'on retrouve à la base de toutes les législations modernes.

Faisant application de ce principe, l'article 216, § 1 du Code de commerce, déclare que « tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ».

De cet article, nous retiendrons d'abord un premier point, c'est que le capitaine est le préposé du propriétaire du navire. C'est, en effet, à ce titre, et à ce titre seul, que ce dernier est responsable des faits du capitaine. Une autre conséquence de l'article 216, § 1, qu'il est bon de noter dès maintenant, c'est que la responsabilité du propriétaire de navire, à l'occasion

des faits du capitaine, est une responsabilité personnelle, comme l'est toujours celle du commettant.

Rappelons, d'autre part, un second principe primordial de notre législation, celui qui est inscrit dans l'article 2092 du Code Civil, ainsi conçu : « Quiconque s'est obligé personnellement est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobilliers, présents et à venir. » Il résulterait de cet article que le propriétaire du navire, étant personnellement responsable des faits du capitaine et tenu de ses engagements, sa fortune entière, mobilière ou immobilière, maritime ou terrestre, devrait être le gage commun de ses créanciers. Mais, de bonne heure, on reconnut la nécessité, dans l'intérêt de l'armement et du commerce maritime, d'adopter, en cette matière, des règles différentes. La responsabilité civile, telle qu'elle est organisée d'après le droit commun, serait une cause de ruine pour les armateurs et les propriétaires de navire, car les obligations dont ils peuvent se trouver grevés, à raison des faits ou des contrats de leurs capitaines, sont particulièrement onéreuses. Il faut donc, si l'on veut favoriser le développement d'une industrie aussi intéressante et nécessaire à la prospérité d'une nation que celle de l'armement, établir une limitation à la responsabilité personnelle des propriétaires de navires. On fait aussi valoir, parfois, que le capitaine, à raison de son éloignement, échappe dans une certaine mesure à la surveillance du propriétaire, et que dès lors il est juste d'atténuer la responsabilité de ce dernier.

C'est dans ces préoccupations que fut imaginée la

distinction entre la fortune de terre et la fortune de mer du propriétaire de navire, et que l'on décida que celui-ci pourrait s'affranchir de toutes les obligations qui pèsent sur lui, à raison des faits et des engagements du capitaine, en faisant abandon aux créanciers du navire et du fret. Tel est le principe de la grave dérogation au droit commun, connue sous le nom de *faculté d'abandon*.

Celle-ci était formellement consacrée par l'Ordonnance de 1681. Le législateur de 1807 n'hésita pas à la conserver. Après avoir proclamé, dans l'article 216, § 1, Code de commerce, que le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine, il ajouta donc à cet article un second alinéa, ainsi conçu : « Il (le propriétaire du navire) peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret (1). »

Mais, dans le courant du siècle dernier, le commerce maritime ayant pris un développement considérable, et la valeur des navires ayant augmenté dans de grandes proportions, par suite de l'appari-

(1) Il est bon d'ailleurs de faire remarquer que ce texte de l'article 216, § 1er, n'est pas celui du Code de 1807. Ce dernier ne faisait aucune allusion aux obligations du propriétaire, en tant que mandant du capitaine. On se demandait donc si le propriétaire pouvait se libérer, par l'abandon, de cette sorte d'obligation. La controverse avait déjà été soulevée sous l'empire de l'Ordonnance de 1681. La loi du 14 juin 1841 la trancha dans le sens de l'affirmative, ainsi que le prouve le nouveau texte de l'article 216, § 1, que nous rapportons ci-dessus. Certaines nations étrangères, l'Angleterre, les Etats-Unis, l'Espagne, le Portugal, repoussent au contraire, en ce cas, la faculté d'abandon.

tion de la navigation à vapeur, cette limitation légale de la responsabilité des propriétaires de navires fut, elle-même, trouvée insuffisante. Les Compagnies d'armement cherchèrent donc à restreindre encore et finalement à supprimer la responsabilité que fait peser sur elles l'article 216. C'est ce qu'elles firent, en insérant dans les connaissements ou au dos des billets de passage, des clauses par lesquelles elles déclarent s'exonérer de toute responsabilité, à raison des faits ou de la faute du capitaine ou des gens de l'équipage.

Le premier pas dans cette voie fut, d'ailleurs, assez timide. Les Compagnies commencèrent par stipuler des clauses limitant à forfait le montant des dommages-intérêts dont elles pourraient se trouver tenues envers les chargeurs ou les passagers. C'est ce qu'on appelle la clause pénale. L'usage se répandit aussi d'insérer dans les connaissements une clause renversant le fardeau de la preuve. Ces mesures sans doute ne devaient pas donner satisfaction complète aux armateurs, car ils finirent par stipuler une clause par laquelle ils déclarent s'exonérer de toute responsabilité, soit envers les propriétaires de la cargaison, soit envers les passagers.

A la vérité, cette clause d'exonération souleva au début les plus vives réclamations. On fit valoir la situation fâcheuse où elle place les intéressés et on demanda son annulation, comme contraire à l'ordre public.

La jurisprudence, de son côté, se montra d'abord hésitante. Certains arrêts, au début, s'inspirèrent des

récriminations du public et annulèrent la clause d'exonération. Mais la solution contraire devait finir par prévaloir. La Cour de Cassation déclara solennellement que cette clause est parfaitement licite, et les Cours d'appel se rangèrent définitivement à cet avis. La jurisprudence est aujourd'hui unanime dans ce sens. Il faut croire que ses arguments sont bien inébranlables, puisque personne, ou à peu près, parmi les jurisconsultes, sinon dans le public, ne songe à les critiquer et à se demander si les compagnies d'armement n'abusent pas quelque peu de la situation en stipulant des clauses aussi draconiennes pour ceux qui contractent avec elles. C'est la question que nous nous poserons tantôt. Mais auparavant d'analyser cette limitation conventionnelle de la responsabilité des propriétaires de navires, nous devons dire quelques mots de la limitation légale, de la faculté d'abandon.

I

LIMITATION LÉGALE : FACULTÉ D'ABANDON

Le propriétaire du navire peut invoquer la faculté d'abandon, *dans tous les cas* où il se trouve engagé en tant que mandant ou employeur du capitaine. Les obligations qui découlent d'un abordage fautif sont donc au nombre de celles dont le propriétaire peut s'affranchir par ce moyen. Or, nous savons que le

capitaine responsable d'un abordage et, par conséquent, son armateur, se trouvent liés envers trois catégories de créanciers : les propriétaires de l'autre navire, — les passagers, l'équipage ou les chargeurs de l'autre navire, — les passagers, l'équipage ou les chargeurs de leur propre bâtiment. A chacun de ces créanciers, la faculté d'abandon est opposable (1).

L'abandon doit porter, en même temps, sur le navire et sur le fret. (Il en serait cependant autrement si les qualités de propriétaire et d'armateur n'étaient pas réunies sur la même tête. En ce cas, le propriétaire pourrait abandonner le navire, sans que l'armateur soit tenu pour cela d'abandonner le fret. Mais nous savons que, de nos jours, propriétaire du navire et armateur ne forment habituellement qu'une même personne; nous raisonnerons donc toujours dans cette hypothèse.)

L'obligation qui pèse sur l'armateur, considéré comme responsable des fautes du capitaine, est une obligation facultative. En effet, cette obligation con-

(1) On sait que lorsqu'il y a faute démontrée du capitaine, les membres de l'équipage inscrits peuvent agir contre lui et par conséquent contre l'armateur, en vertu de l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, et conformément au droit commun des articles 1382 et 1384. Nul doute que l'armateur ainsi actionné ne puisse se soustraire à son obligation par l'exercice de la faculté d'abandon. S'il s'agit au contraire de marins non inscrits, il y aurait impossibilité pour l'armateur, dans le système de la jurisprudence qui applique en ce cas la loi du 9 avril, de se soustraire par cette voie à la responsabilité. Il en serait autrement si l'on décidait que l'action du non inscrit contre l'armateur découle de l'article 1384.

sistant en une indemnité pécuniaire, l'armateur est libre de s'en affranchir en abandonnant le navire et le fret. On dit que ceux-ci sont *in facultate solutionis*. On discute, d'ailleurs, la question de savoir si l'abandon est une aliénation véritable ou s'il se résout pour le créancier en un droit de faire vendre, auquel cas, l'excédent du prix, s'il y en a un, reviendrait au propriétaire du navire. On incline, en général, vers cette seconde opinion.

Le fret dont il est fait abandon est celui du dernier voyage. C'est le seul, en effet, que l'on puisse regarder comme l'accessoire du navire. On appelle *fret brut* celui qui est marqué sur le connaissement; le *fret net* est le précédent, déduction faite des dépenses de l'expédition. L'abandon ne peut porter que sur le fret net.

Quant au navire, il doit être livré tel qu'il se trouve. Par conséquent, s'il a sombré, l'armateur est libéré par l'abandon de l'épave qui est engloutie au fond de la mer. S'il y a possibilité de le renflouer, les frais de sauvetage sont à la charge des créanciers. Ajoutons que, sur les poursuites de ces derniers, le propriétaire peut faire abandon en tout état de cause, tant qu'il n'y a pas, de sa part, un acte impliquant renonciation formelle à l'exercice de cette faculté (1).

(1) Cass., 24 novembre 1897, J. de Marseille, 1899, II, p. 77, Autran, XIII, 501 ; Cass., 31 juillet 1899, Autran, XV, 298, Clunet, 1900, p. 948 ; Douai, 23 novembre 1899, Autran, XV, p. 351 ; Poitiers, 28 février 1900, Autran, XVI, 23.

Il arrive parfois qu'à la suite d'un abordage, un navire échoue à l'entrée d'un port et obstrue de ce fait la navigation. L'administration de la marine, invoquant des textes surannés et, pour la plupart, étrangers à la question, avait émis, dans plusieurs cas analogues, la prétention d'obliger le propriétaire dudit navire à faire enlever l'épave à ses frais. Or, les dépenses qu'exigeait cette opération étaient considérables : M. de Courcy cite un exemple où elles se montèrent à près de 400.000 francs (1). Les propriétaires de navires essayaient de se soustraire à cette onéreuse obligation par l'abandon de l'épave, en arguant du texte de l'article 216, § 2 : « Le propriétaire du navire peut, *dans tous les cas*, s'affranchir... » Le Conseil d'Etat repoussait toujours cette argumentation. M. de Courcy protesta avec énergie contre cette jurisprudence, au sein d'une Commission dont il faisait partie et dont l'institution avait été ordonnée par l'Assemblée nationale, en 1873, pour rechercher les moyens de venir en aide à la marine marchande et d'assurer sa prospérité. Sa protestation fut unanimement approuvée et le vœu d'une loi expresse fut émis. Ce vœu ne devait être réalisé que douze ans plus tard, par la loi du 12 août 1885, qui ajouta à l'article 216 du Code de commerce, une disposition en vertu de laquelle le propriétaire de navires peut

(1) De Courcy : *Questions de droit maritime. La responsabilité des propriétaires de navires devant la juridiction administrative*, 2e série, p. 127 et suiv.

se libérer de toute obligation, même envers l'Etat, par l'exercice de la faculté d'abandon.

II

LIMITATION CONVENTIONNELLE

L'enquête ouverte à la suite d'un abordage a démontré la culpabilité d'un capitaine. Supposons, d'autre part, que le navire responsable n'a pas sombré, car, s'il en était ainsi, l'armateur s'empresserait de se dérober à ses obligations en notifiant aux divers intéressés qu'il leur fait abandon de l'épave engloutie au fond de la mer. Admettons au contraire que le navire, plus ou moins avarié, a pu continuer sa route et se réfugier dans un port. Toutefois, dans la collision, des marchandises ont été perdues ou endommagées, ou bien un passager a été blessé. Pour ne pas compliquer l'hypothèse, occupons-nous seulement du propriétaire de la cargaison avariée, chargeur ou destinataire, en faisant observer que toutes les explications qui vont suivre concernent aussi bien le passager blessé.

Contre qui le chargeur va-t-il donc diriger son action pour obtenir une indemnité ?

Son premier mouvement sera, évidemment, de se retourner contre la Compagnie de navigation avec laquelle il avait traité. Cette Compagnie s'était engagée à transporter les marchandises en bon état,

dans tel délai, à tel lieu de destination ; elle n'a pas tenu son engagement ou elle ne l'a tenu qu'imparfaitement, le chargeur est donc en droit, semble-t-il, de lui demander des dommages-intérêts. Et, effectivement, il assignera la Compagnie d'armement.

Mais une première déception attendra ici le demandeur. La Compagnie citée s'empressera de se retrancher derrière le texte du code qui donne la qualité de *voiturier* au capitaine et l'investit de fonctions corrélatives. C'est lui, par conséquent, dira-t-elle, qui doit être rendu responsable du défaut d'exécution ou de l'exécution partielle du contrat de transport. Vainement, le propriétaire des marchandises objectera-t-il qu'il n'a jamais traité avec le capitaine, qu'il n'a eu à faire qu'avec un agent de la Compagnie, lequel a pris livraison de la marchandise et lui en a délivré le connaissement ; qu'il ne connaissait pas le capitaine, qu'il ne pouvait même pas le connaître, car l'agent avec qui il a traité lui a déclaré que la Compagnie se réservait formellement de ne pas expédier les colis par le prochain bateau... Peine perdue, le tribunal ne manquera pas de donner raison à la Compagnie, contre le chargeur.

Soit, dira alors ce dernier, changeant d'attitude, j'admets votre interprétation et je veux bien reconnaître avec la loi que le véritable voiturier est le capitaine. Il n'en est pas moins vrai que le capitaine était le préposé de son armateur ; or, il y a dans le Code civil, certain article 1384 qui déclare « les commettants responsables du dommage causé par leurs préposés dans l'exercice des fonctions auxquelles ils

les ont employés ». Bien mieux, l'article 216 du Code de commerce, § 1er, dit formellement que « tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine... » A ce titre, j'ai donc le droit d'assigner la Compagnie en responsabilité des faits du capitaine et de lui demander une indemnité.

C'est encore impossible, lui répondra l'avocat de la Compagnie, et cela, en vertu de la clause d'exonération que vous avez acceptée. Et, ce disant, il mettra sous les yeux de l'infortuné chargeur le connaissement signé de lui, dont une clause, imprimée d'ailleurs en fort petits caractères, est conçue à peu près en ces termes : « La Compagnie entend s'exonérer de toute responsabilité pour les fautes ou la négligence du capitaine, de l'équipage, et, en général, de toutes les personnes placées sous les ordres du capitaine ou embarquées à bord du navire à quelque titre que ce soit (1). »

Et que notre chargeur se garde de protester, s'il ne veut pas aggraver son cas ; qu'il n'ait pas la fâcheuse inspiration de soutenir que sa bonne foi a été surprise et que pareille stipulation, de la part de l'armateur, est contraire à l'ordre public : le représentant de la Compagnie ne manquerait pas d'invoquer une série fort respectable de décisions de tribunaux tant français qu'étrangers (2), et les juges saisis de

(1) Dans le transport de voyageurs, la clause d'exonération figure au dos du billet de passage.

(2) V. not. en ce sens : Cass., 12 juillet 1892, Autran, VIII, 13 ; 11 juillet 1895, *id.*, VIII, 256 ; 12 juillet 1893, *id.*, IX,

l'affaire, touchés peut-être dans le fond de pitié pour le demandeur, mais effrayés à l'idée de démentir d'aussi nombreux devanciers, auraient tôt fait de débouter le demandeur, sans oublier de le condamner aux dépens.

Quelle ressource restera donc à celui-ci, pour obtenir l'indemnité à laquelle il a le droit ? Une seule, c'est de se retourner contre le capitaine, que l'armateur se refuse si obstinément à couvrir (1). Inutile d'insister pour démontrer combien ce recours sera, dans la plupart des cas, illusoire. Qu'il nous suffise de faire une simple remarque : s'il arrive souvent que le montant des dommages résultant d'un abordage se chiffre par des centaines de mille francs, il est beaucoup plus rare, pour les intéressés, d'avoir à faire à un capitaine jouissant d'une fortune aussi considérable. Mieux vaudrait dire de suite, franchement, que le propriétaire des marchandises supportera seul les dommages, s'il n'a pris la sage précaution de s'assurer.

135 ; 18 novembre 1895, *id.*, XI, 410 ; 15 juillet 1898, *id.*, XIV, 140 ; 9 novembre 1898, *id.*, XIV, 321 ; 25 octobre 1899, *id.* XV, 293. — Sous arrêt du 15 juillet 1898, plusieurs arrêts en ce sens d'Allemagne, Angleterre, Belgique, Egypte, Grèce, Pays-Bas, Roumanie, Italie. — V. cependant en sens contraire : C. de Cass. de Turin, 13 décembre 1895, Autran, XI, 655 ; Gênes, 24 février 1893, *id.*, XII, 223.

(1) Le capitaine ne peut en effet se prévaloir de la clause d'exonération, consentie seulement en faveur de la Compagnie.— Cass., 17 mai 1893, Autran, XIII, 815 ; 16 janvier 1895, *id.*, X, 561 ; Trib. de comm. du Havre, 7 février 1898, *id.*, XIII, 641.

Le chargeur ne pourra donc agir contre la Compagnie qu'autant qu'il établira une faute personnelle de celle-ci. Mais, en dehors de ce cas, qu'on peut qualifier d'exceptionnel, il est dépourvu de toute action contre la Compagnie et il n'a de droit que contre le capitaine qu'il ne connaît pas et avec lequel il n'a pas traité.

Telle est la situation. Chacun s'accorde à la trouver des plus fâcheuses. Est-il possible d'en déterminer les causes et d'y apporter un remède ? Cette double question a fait récemment l'objet d'articles forts intéressants de M. Lecouturier, avocat à la Cour d'Appel de Paris, publiés dans le journal *l'Argus des Assurances* (1), sous le titre : une *Réforme nécessaire en matière de transports maritimes*. Nous demandons la permission de les analyser.

Pour ce qui est d'abord de la cause de cette situation des chargeurs et destinataires, à l'égard des Compagnies modernes d'armement, M. Lecouturier la met merveilleusement en lumière. Elle réside dans la modification profonde qui s'est établie dans le rôle du capitaine, depuis que le commerce maritime a pris l'extension considérable que l'on sait, grâce à l'apparition de la navigation à vapeur.

Autrefois, un voyage maritime était un événement rare ; dans tous les cas, il était préparé longtemps à l'avance ; les navires étaient fort peu nombreux et leurs capitaines étaient généralement connus des

(1) *Argus*, J. international des Ass., nos des 9 décembre 1900, 6 et 13 janvier 1901.

commerçants des ports qu'ils fréquentaient. Un chargeur savait donc parfaitement à qui il confiait ses marchandises, il avait même, dans une certaine mesure, le choix du transporteur, car on ignorait alors les grandes Compagnies et les monopoles dont elles jouissent parfois pour l'exploitation de certaines lignes. D'autre part, le capitaine n'était pas non plus un inconnu pour le destinataire qui l'avait vu souvent dans son port. Le contrat de transport était conclu directement et sans intermédiaire entre le chargeur et le capitaine, lesquels débattaient librement le fret et les clauses du connaissement. Bref, le capitaine jouait alors, dans toute la force du mot, le rôle de *voiturier* et, comme tel, il était dès lors parfaitement légitime de le déclarer responsable de la perte ou des avaries des colis embarqués à son bord.

Mais, à ce premier rôle, que nous qualifierons de commercial, s'en joignait un second, le rôle nautique, qui apparaissait dès que le bateau avait pris la mer. Le capitaine devenait alors *conducteur* de son navire, c'est-à-dire qu'il devait le diriger vers le port convenu, en ayant soin d'éviter tous les écueils et les dangers de la navigation. On sait qu'en cette qualité, il jouissait des pouvoirs les plus étendus, ce que l'on exprimait dans cette belle formule : le capitaine est maître à son bord après Dieu.

Telle était bien la situation en 1807 et il est manifeste que les rédacteurs du Code de commerce, loin de chercher à la modifier, s'attachèrent au contraire à bien dégager ce double rôle du capitaine. C'est lui qu'ils déclarent responsable « de tous les événements

envers les intéressés au navire et au chargement » (Article 228). Et l'article 230 ajoute : « La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'un cas de force majeure. » C'est donc qu'aux yeux du législateur, le capitaine seul a traité avec le chargeur, puisque seul il le déclare responsable, et, qu'indépendamment de son devoir de marin, il lui reconnaît le titre et le rôle de voiturier.

Point n'est besoin d'avoir fréquenté longtemps un port de mer pour savoir que, de nos jours, les choses se passent, en réalité, de toute autre façon. Voici, par exemple, un négociant de Marseille qui veut expédier des marchandises à son correspondant de Buenos-Ayres. Comment va-t-il procéder? Attendra-t-il qu'un navire appareille à destination de l'Amérique du Sud et ira-t-il trouver le capitaine de ce navire à son bord pour lui confier ses marchandises et débattre avec lui les conditions du transport, et notamment le fret? Certainement non. Un pareil procédé était bon il y a cent ans, lorsqu'il y avait un départ de Marseille pour Buenos-Ayres, à peu près chaque six mois. Aujourd'hui, il n'en va pas de même. Notre négociant se bornera à faire porter ses marchandises sur le port, aux magasins d'une Compagnie d'armement, et là, un agent de la Compagnie en prendra livraison, en remettant en échange le connaissement. Du navire qui les emportera, il n'en est même pas question; l'agent ne le connaît peut-être pas. D'ailleurs, qu'importe? Puisque la Compagnie s'engage à livrer les marchandises quai Buenos-Ayres dans un délai de.... que le négociant marseillais accepte, quel intérêt

aurait-il à savoir le nom du bateau qui les transportera? Et pourquoi s'inquièterait-il de connaître le capitaine, alors qu'il n'a aucune raison de préférer tel ou tel?

Sur ces entrefaites, la Compagnie arme un de ses paquebots, à destination de l'Amérique du Sud, et fait charger à bord les colis de notre commerçant. Le capitaine, qui vient d'effectuer une traversée de plusieurs semaines et qui se dispose à en entreprendre bientôt une autre d'aussi longue durée, profite de son séjour à terre pour prendre un repos bien mérité, en sorte que le déchargement et le chargement, ainsi que l'arrimage, s'effectuent sous la surveillance d'agents de la Compagnie. Celle-ci n'exige plus, en effet, du capitaine, qu'un seul rôle, celui de conducteur, celui que nous appelions le rôle nautique. Il faut reconnaître du reste que, lorsqu'il commande un de ces admirables monstres d'acier que sont nos vapeurs modernes, et qu'il s'agit de le diriger, à une allure moyenne de 20 nœuds, à travers les mille dangers de l'Océan, ce rôle de conducteur suffit largement à exercer son activité et son intelligence. On s'explique donc à merveille que, arrivé au port, la Compagnie le décharge du rôle commercial, du rôle de voiturier que le Code de commerce persiste à lui attribuer, pour le confier à des agents subalternes.

Bref, si le rôle nautique du capitaine a pris de nos jours une importance considérable, par contre la Compagnie réalise, elle-même, à peu près toutes les

obligations du fréteur (1). « De telle sorte, déclare avec raison M. Lecouturier, que la fonction et la responsabilité ne sont pas réunies sur la même tête, celle-là étant remplie par la Compagnie, celle-ci pesant sur le capitaine qui n'en peut mais. »

La conclusion de ce qui précède est donc que, en ce point, comme en bien d'autres, la loi a cessé d'être en harmonie avec les habitudes et le progrès de la navigation. Malheureusement, s'il est aisé de dénoncer le mal, il est plus difficile d'indiquer le remède, et surtout de le faire entrer dans la pratique, car à quoi bon dissimuler les entraves que les Compagnies de navigation opposent à l'adoption de mesures plus équitables pour les chargeurs ? La situation actuelle leur est trop favorable, pour qu'elles ne mettent en œuvre toute l'influence dont elles disposent, en vue de la prolonger.

Quoiqu'il en soit, il ne peut faire aucun doute, pour un esprit désintéressé que, pour mettre la loi d'accord avec les faits, la première réforme à adopter devrait être de proclamer que le véritable transporteur est, non pas le capitaine, mais l'armateur, c'est-à-dire la Compagnie à qui les chargeurs remettent les marchandises. Le capitaine se verrait, de cette manière, débarrassé de la lourde responsabilité qui pèse indûment sur lui et le chargeur, lésé par une faute commise en cours de transport, serait fondé à

(1) Tout au plus pourrait-on dire que le capitaine exerce encore aujourd'hui un rôle commercial en veillant, en cours de route, au bon entretien des marchandises.

poursuivre celui qui s'était engagé envers lui à faire parvenir les marchandises à destination, en bon état. De la sorte, la responsabilité ne serait plus séparée de la fonction, et les règlements d'intérêts se feraient directement entre les deux parties, celle qui avait demandé qu'on transporte ses colis, et celle qui s'était chargée de ce soin, moyennant un fret déterminé.

Le Code de commerce déclare le capitaine responsable de la marchandise, tant qu'il n'aura pas justifié d'un obstacle de force majeure (art. 230). La même présomption pèserait sur la Compagnie. Dans ce cas, ou bien la Compagnie établira que l'avarie est due à un cas de force majeure, et alors elle sera déchargée de toute responsabilité; ou bien elle ne pourra pas faire cette preuve, et, comme il y aura dès lors tout lieu de supposer que l'avarie est due à l'un quelconque de ses employés, il faudra donner un recours contre elle au chargeur.

Cette réforme que commandent à la fois la logique et l'équité est, il nous semble, généralement préconisée en doctrine. M. Lecouturier, entre autres, s'en déclare entièrement partisan. Son avantage serait de rendre la Compagnie directement responsable, et non plus responsable par contre coup, comme elle l'est déjà, en vertu de l'article 1384. Ce régime serait donc plus favorable pour les chargeurs que le régime actuel, surtout en ce sens que la solvabilité que leur offrirait la Compagnie serait autrement sérieuse que celle du capitaine; d'autre part, ils n'auraient pas à faire la preuve de la faute pour mettre la Compagnie en cause.

Est-ce à dire que là devrait se borner la réforme, pour donner aux propriétaires de marchandises toute la satisfaction à laquelle ils ont droit? Les avis en cela sont partagés. Quant à nous, nous estimons, contrairement à la majorité des auteurs, que la réforme proposée serait bien près d'être un leurre, si elle n'était accompagnée de cette autre beaucoup plus radicale : interdiction absolue de la clause d'exonération.

A ce sujet, nous relevons dans l'opinion de M. Lecouturier, une évolution curieuse à observer: dans un premier article (1), il déclare qu'il ne voit « aucune raison pour interdire cette clause ». Dans l'article suivant (2), il expose, au contraire, longuement le régime inauguré aux Etats-Unis par la loi du 13 février 1893 (3) et il ne cache pas qu'il serait très heureux de le voir adopter en France. Or, ce régime repose sur la distinction des fautes du capitaine ou de l'équipage en deux catégories: d'une part, les fautes *commerciales* et, d'autre part, les fautes *professionnelles* ou *nautiques*. Les premières sont relatives à l'accomplissement des obligations proprement dites du fréteur; elles constituent un infraction commise par le capitaine, dans l'exercice de ce rôle dont nous parlions tout à l'heure et que nous avons à dessein qualifié de commercial. Les secondes sont

(1) Numéro du 6 janvier 1901.

(2) Numéro du 13 janvier 1901.

(3) Voir le texte de cette loi, Autran, VIII, p. 632 et son commentaire, *id.*, XIII, 779.

un manquement aux obligations nautiques du capitaine, c'est-à-dire à celles qui se rattachent à sa fonction de conducteur de navire. Cette distinction établie, la loi américaine de 1893 interdit toute stipulation aux termes de laquelle l'armateur cesserait d'être responsable « des pertes ou avaries résultant de négligences, fautes ou défauts dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenables des marchandises qui lui ont été confiées ». En d'autres termes, interdiction pour l'armateur de s'exonérer des fautes *commerciales* du capitaine, tandis que la clause d'exonération reste implicitement licite à l'égard des fautes nautiques ou professionnelles. Tel est le régime que M. Lecouturier souhaiterait de voir inaugurer en France.

Avant de critiquer ce système américain, il nous paraît utile d'étudier les motifs qui déterminent notre jurisprudence à admettre la validité de la clause d'exonération. Ces motifs, M. Lecouturier les ramène à deux principaux : 1° le capitaine échappe en fait à la surveillance et au contrôle de la Compagnie, il est à son bord maître absolu ; 2° le capitaine étant investi d'une responsabilité légale, le chargeur pourrait en tout cas s'en prendre à lui, si le transport avait été mal exécuté.

Nous ne contesterons pas la valeur du premier argument. Il est certain que, dès l'instant où le navire a quitté le port, l'autorité du capitaine devient, en quelque sorte, absolue et qu'il échappe si bien au contrôle de l'armateur que, celui-ci se trouverait-il lui-même à bord, il n'aurait sur le capitaine aucun pou-

voir légal. La formule : Le capitaine est le maître à son bord après Dieu, est aussi exacte aujourd'hui qu'il y a cent ans. Nous pensons cependant que c'est peut-être aller un peu loin que d'étayer sur cette considération la clause d'exonération. Oui ou non, la Compagnie est-elle un commettant et le capitaine, un préposé? L'affirmative nous paraît certaine. Sans doute, quand il a pris la mer, le capitaine échappe au contrôle de la Compagnie, mais celle-ci qui, ne l'oublions pas, a choisi librement son capitaine, reste libre de le congédier, sitôt le voyage terminé, et en fait elle n'y manquera pas, si elle constate que le capitaine n'a pas fait preuve des qualités nautiques qu'elle était en droit d'exiger de lui, ou s'il n'a pas apporté à l'accomplissement de son devoir de marin toute l'activité et l'attention désirables. De telle sorte que, en pratique, le capitaine, même au cours de la traversée, subit, d'une façon plus ou moins latente et indirecte, l'autorité de la Compagnie, la crainte de la révocation étant pour lui le commencement de la vigilance. Ne sommes-nous pas, dès lors, fondé à prétendre que les tribunaux exagèrent l'idée de l'indépendance du capitaine, quand ils en font la base de cette grave dérogation à l'un des principes primordiaux du droit que constitue la clause d'exonération ?

Car, il est bon de le rappeler, la jurisprudence n'a jamais admis clause semblable qu'en matière maritime. Elle s'est toujours refusée, en dehors de l'hypothèse qui nous occupe, à valider l'exonération du commettant à l'égard des fautes de son préposé, et il

est certain qu'aujourd'hui, moins que jamais, depuis que la responsabilité civile de l'employeur a été si gravement renforcée par les lois récentes sur les accidents du travail, les tribunaux ne consentiraient à se départir de leur rigueur à cet égard (1).

Quant au second motif de la jurisprudence, nous avouons qu'il ne nous touche guère. Le chargeur, dit-on, a toujours la ressource de se retourner contre son capitaine, si le transport a été mal effectué. Nous ne saurions nous défendre de sourire, en lisant cet argument, et nous comprenons que les malheureux chargeurs auxquels on l'oppose le trouvent d'une ironie plutôt amère, lorsque leurs pertes se chiffrent, ce qui n'est pas rare, par des centaines de mille francs. Nous n'avons, pour ce qui nous concerne, jamais entendu dire que des fortunes pareilles soient le propre des représentants de l'honorable corporation des capitaines au long cours...

Ceci établi, revenons au système américain que préconise M. Lecouturier. A son avis, si l'on adoptait ce système en France, il n'y aurait aucune raison pour ne pas admettre, comme cela se pratique aux Etats-Unis, la clause d'exonération, au moins à l'égard des fautes commerciales. Les motifs qui déterminent

(1) C'est ainsi que, d'après la jurisprudence, la clause de non responsabilité, insérée dans les tarifs de Chemins de fer, a simplement pour effet de mettre à la charge de l'expéditeur ou du destinataire la preuve d'une faute imputable à la Compagnie, et non d'exonérer purement et simplement celle-ci : Cass., 14 janvier 1901, D., 1901, I, 190.

actuellement la jurisprudence resteraient identiques dans le régime nouveau. — Ceci déjà ne nous semble pas parfaitement exact : le premier argument que nous venons d'exposer conserverait, sans doute, sa valeur. Il est certain que, demain comme aujourd'hui, le capitaine échapperaît au contrôle immédiat de l'armateur. Mais le second motif invoqué (déjà si faible avec la législation actuelle), n'aurait plus aucune portée, puisque la réforme proposée aurait précisément pour but de décharger le capitaine de la responsabilité que le Code de commerce fait peser sur lui, pour la rapporter sur la Compagnie.

Et, d'autre part, que faut-il penser de cette distinction des fautes en deux catégories, distinction imaginée, ou du moins sanctionnée par la loi américaine? En théorie, nous la concevons fort bien et nous l'approuvons. Mais n'y aurait-il pas lieu de craindre que son application ne soulève des difficultés? Dans bien des cas, les juges ne seraient-ils pas embarrassés quand il s'agirait de déterminer le caractère d'une faute? A quel critérium recourir pour fixer le moment où la faute commerciale disparaît et où commence la faute nautique? M. Lecouturier ne le dit pas. Nous croyons qu'il y aurait là une source de contestations regrettables. D'ailleurs, sur quoi s'appuie-t-il pour admettre la clause d'exonération, au regard d'une catégorie de fautes, et non de l'autre? Sur le raisonnement que voici. Dans l'accomplissement de son rôle nautique, le capitaine se détermine suivant les circonstances, il jouit d'une initiative complète, en un mot, il est maître de conduire son

bateau comme il l'entend. Au contraire, lorsqu'il exécute une obligation se rattachant à son rôle commercial, sa dépendance vis-à-vis de l'armateur est beaucoup plus étroite. « Si donc les marchandises n'ont pas été l'objet d'une surveillance constante et qu'une avarie en soit résultée, la faute du capitaine n'est pas contestable et ne comporte aucune excuse. Or, c'est à l'armateur d'obtenir de son capitaine cette surveillance zélée et assidue ; il lui appartient de lui donner des instructions en ce sens et de faire en sorte qu'elles soient scrupuleusement observées. Aussi l'armateur sera-t-il personnellement en faute dès que le capitaine, par sa négligence, aura laissé les marchandises se détériorer en cours de route. Or personne ne peut se soustraire à la responsabilité de ses fautes commerciales. »

Voilà qui est parfait. Qui donc désapprouverait un armateur donnant de pareilles instructions à son capitaine, au moment où celui-ci s'apprête à lever l'ancre? Certes, il ne saurait faire preuve de plus grande prudence. Mais, ce que nous apercevons moins facilement, c'est la façon dont il surveillera la mesure dans laquelle, le navire ayant pris le large, le capitaine tiendra compte de ses sages instructions. M. Lecouturier nous dit bien que l'armateur doit « faire en sorte qu'elles soient scrupuleusement observées » ; mais il n'insiste pas davantage et il néglige de nous faire connaître un moyen de contrôle efficace, à la portée de l'armateur. C'est une lacune d'autant plus regrettable, à nos yeux, que nous ne parvenons pas, pour ce qui nous concerne, à conce-

voir ce procédé. Et, s'il était vrai que ce moyen de contrôle n'existe réellement pas, que répondre à un armateur dont le capitaine aurait laissé par sa négligence les marchandises se détériorer en cours de route et qui prouverait qu'il lui a fait, pourtant, au départ, les plus pressantes recommandations? Pouvait-il, franchement, faire davantage et ira-t-on jusqu'à prétendre qu'il aurait dû prendre, lui aussi, passage à bord pour veiller sur son préposé?

La vérité est que, de toute façon, le capitaine échappe nécessairement à la surveillance immédiate de la Compagnie, qu'il accomplisse son rôle nautique ou qu'il exécute une obligation commerciale. Et, dès lors, nous ne voyons aucune bonne raison pour admettre la clause d'exonération dans un cas et l'écarter dans l'autre.

Terminons cette critique du régime proposé par une remarque : dans la pratique, les avantages qu'il procurerait aux chargeurs seraient d'une insuffisance telle que, dans bien des cas, leur situation serait exactement la même qu'aujourd'hui. Nous savons, en effet, et M. Lecouturier lui-même le démontre dans son premier article, que le rôle commercial du capitaine tend de plus en plus à diminuer, à mesure que son rôle nautique gagne de l'importance. Cela est si vrai que l'auteur ne parle jamais que des soins à apporter aux marchandises en cours de route, et en effet, il semble bien que cette obligation soit la seule encore exécutée par le capitaine, parmi toutes celles que le Code de commerce met à la charge du *frêteur*. Si l'on veut bien reconnaître que l'exercice de cette obliga-

tion n'exige pas, de sa part, des efforts bien pénibles au regard de celles qui lui incombent en tant que marin, et que, par suite, les fautes imputables au capitaine, à raison de son défaut de surveillance des marchandises, doivent être relativement fort peu nombreuses, ne sommes-nous pas fondé à considérer le régime américain comme un véritable trompe-l'œil vis-à-vis des chargeurs? Ce qui est, en tout cas, bien certain, c'est que, dans les affaires d'abordage ou d'échouement, ces derniers continueraient à être traités comme par le passé. En admettant, bien entendu, que l'événement soit imputable au capitaine, la Compagnie ne manquerait pas de se prévaloir du caractère professionnel de la faute, pour se soustraire, en vertu de la clause d'exonération, à toute responsabilité.

Laissons donc de côté le régime américain et, élargissant le débat, demandons-nous si, au point de vue philosophique, la clause d'exonération est licite. M. de Courcy a écrit sur cette question deux chapitres des plus intéressants (1). Il soutient cette thèse singulièrement hardie, comme il le reconnaît lui-même, que, dans tous les cas, en matière maritime comme en toute autre, il devrait être permis de s'affranchir par la convention, non seulement de la responsabilité civile du maître ou commettant de l'article 1384, mais même de la responsabilité directe de l'arti-

(1) *Les limites de la Responsabilité personnelle*, Questions de droit maritime, 2e série, page 75 ; et : *Encore la garantie de l'exonération des fautes*, 4e série, p. 435.

cle 1382. Aucun texte, dit-il, ne défend cette stipulation. En outre, la jurisprudence est bien forcée d'admettre la validité d'un contrat, aujourd'hui universellement répandu, le contrat d'assurance contre l'incendie, dans lequel une partie, l'assuré, déclare s'exonérer des conséquences dommageables d'un sinistre éventuel que lui-même ou l'un de ses préposés provoquera peut-être, par négligence ou imprudence. Sauf, bien entendu, le cas de dol ou de faute lourde, l'assuré est donc protégé contre sa faute personnelle ou celle de ses employés. « Or, poursuit M. de Courcy, s'il m'est permis d'aller porter vingt francs à une Compagnie d'assurances pour me décharger sur elle de la responsabilité de mes fautes, de celles de mes enfants mineurs, de mes domestiques ou de mes ouvriers, vis-à-vis de mon propriétaire, vis-à-vis de mon voisin; si les bonnes mœurs et l'ordre public n'y font aucun obstacle, comment me serait-il interdit d'offrir ces mêmes vingt francs à mon propriétaire, en supplément de loyer, ou de les confondre dans la discussion du prix et de convenir par le bail que le propriétaire renonce à exercer sur moi le recours en responsabilité de l'article 1733? Et si je n'ai qu'un seul voisin, comment me serait-il interdit de lui offrir cette prime d'assurance de vingt francs, ou encore de stipuler avec lui, par une convention amiable et de bon voisinage, une renonciation réciproque à tout recours pour communication d'incendie? J'avoue qu'il ne m'est pas permis de comprendre en quoi l'ordre public serait plus blessé par ces conventions direc-

tes, que par l'expédient d'un contrat d'assurance. »

Il ne nous appartient pas de discuter ici la thèse du regretté M. de Courcy ; cette étude nous entraînerait bien au-delà des limites que nous nous sommes tracées, une aussi grave question exigeant plus qu'un examen superficiel. Pourquoi cacher cependant que l'exposé de cette théorie nous a séduit par son libéralisme et a quelque peu ébranlé notre conviction touchant l'immoralité de la clause d'exonération ? Irons-nous donc jusqu'à avouer que nous sommes un converti à la doctrine nouvelle prêchée par M. de Courcy ? Non ; — ou plutôt, notre réponse consistera en une distinction.

Si, en effet, en thèse générale, nous sommes volontiers diposé à admettre, au nom du principe de la liberté des conventions, la validité de la clause d'exonération, il n'en est pas moins certain, que, en matière de transport maritime, et eu égard à la responsabilité des fautes du capitaine, nous persistons, après comme avant la lecture des articles de M. de Courcy, à considérer ladite clause comme contraire à l'ordre public, — et cela au nom du même principe de la liberté des conventions. Pour si paradoxale que soit, en apparence, cette affirmation, nous allons essayer de la justifier.

Qu'on nous permette, au préalable, de nous poser une question : quel est le caractère essentiel d'une convention *réellement libre* ? Cette épithète paraîtra peut-être un pléonasme et on nous fera observer que la convention, par définition, suppose la liberté. Il n'y a pas de contrat sans consentement, dit le Code

civil, et le consentement implique le libre arbitre. — D'accord. Mais ce que nous voudrions que l'on nous concède, c'est qu'il y a des degrés dans la liberté. Si donc, on veut bien admettre avec nous que, en fait, il y a des consentements, et partant des contrats plus ou moins libres, nous ajouterons que par ces mots *convention réellement libre*, nous entendons la convention conclue dans la plus grande liberté d'esprit possible, de la part des deux parties. Contestera-t-on qu'une stipulation aussi grave que la clause d'exonération devrait, au premier chef, présenter ce caractère, pour ne pas être considérée comme contraire à l'ordre public ?

Dans ce cas, il n'est pas malaisé de prouver combien cet élément fait défaut, sinon du côté de la compagnie d'armement, du moins chez celui qui traite avec elle, chargeur ou passager.

Il nous semble, en effet, que ceux qui s'occupent de ces questions s'attachent trop exclusivement au point de vue théorique et ne tiennent pas suffisamment compte de la façon dont les choses se comportent dans la réalité. S'ils consentaient un instant à le faire, ils remarqueraient bientôt qu'une Compagnie moderne de navigation n'est pas un transporteur, un « voiturier », pour parler le langage du Code, comme les autres. Elle jouit en effet de nombreux privilèges, au nombre desquels figure souvent le monopole pour l'exploitation de certaines lignes. C'est ainsi que la Compagnie Transatlantique est concessionnaire de la ligne le Havre-New-York, et que par conséquent quiconque veut accomplir cette

traversée est obligé de s'adresser à elle. N'est-elle donc pas dans une situation singulièrement propice pour insérer dans les connaissements et chartes-parties les clauses qui lui conviennent ?

« Les chargeurs, dit M. de Courcy (1), sont des citoyens majeurs, éclairés, sachant lire. Ils ne sont pas en tutelle. Ils n'avaient qu'à refuser leur consentement à la clause qui les choque, en exigeant qu'elle fût biffée. » En vérité, nous serions curieux de voir un jour un chargeur essayer de mettre ces conseils en pratique et de discuter la clause d'exonération. Il serait, comme on dit, bien reçu. Se figure-t-on l'indignation de l'employé de la Compagnie, devant une pareille audace, et la façon dont il éconduirait l'importun ? « Si les conditions que nous vous proposons ne vous conviennent pas, Monsieur, vous n'avez qu'à vous adresser ailleurs. » Ailleurs ? mais où donc, puisque la Compagnie en question a le monopole de la ligne ? ou bien, dans le cas contraire, puisque les autres Compagnies font absolument les mêmes conditions ? Conçoit-on en effet, aujourd'hui, un connaissement sans la clause d'exonération ? Infortuné chargeur ! Ce n'est pas nous qui lui conseillerions de persister longtemps dans cette attitude de révolte. Ce serait perdre inutilement son temps et sa peine.

Quoi qu'il fasse, il ne peut échapper à cette alternative : ou se démettre, c'est-à-dire renoncer à expédier ses marchandises, ou, si cela est impossible, se

(1) De Courcy, *Questions de droit maritime*, 4e série, p. 470.

soumettre. N'avions-nous pas raison tantôt de dire qu'il y a des consentements donnés dans un état d'esprit assez éloigné de la liberté, et celui du chargeur, dans ces conditions, ne rentre-t-il pas dans cette catégorie ?

Certes, nous serions désolé d'encourir le reproche d'obéir ici à des considérations autres que celles qui doivent inspirer une étude exclusivement juridique, ou même de manquer un peu de bienveillance à l'égard des représentants de l'industrie de l'armement. Nous avons, au contraire, examiné cette question sans le moindre parti-pris et nous savons, autant que quiconque, combien cette industrie est intéressante. Aussi formons-nous des vœux pour qu'elle triomphe de la crise qu'elle subit actuellement et qu'elle retrouve sa prospérité d'autrefois. Mais nous avons la conviction que ce n'est pas en persistant dans l'adoption de mesures aussi impopulaires que la clause d'exonération, qu'elle réussira à créer en sa faveur, dans le public, le grand courant de sympathie qui lui fait peut-être défaut et qui, à notre époque, est plus que jamais nécessaire au succès d'une entreprise de ce genre. Et, à ce point de vue, la jurisprudence, en général, et la Cour de Cassation, en particulier, pensent-elles servir la cause supérieure de la justice ainsi que les véritables intérêts des armateurs, en témoignant à ceux-ci tant de faveur et d'indulgence, et en réservant toute leur rigueur pour les simples particuliers qui contractent avec eux ? Nombre de bons esprits, en France, se permettent d'en douter. C'est fort regrettable, car, de là à soutenir, « que la

raison du plus fort est toujours la meilleure, » la distance n'est pas grande : d'aucuns n'hésitent pas à la franchir.

Nous n'insisterons pas davantage sur cette question. Peut-être même trouvera-t-on que nous avons trop insisté et que nous avons fait sur ce terrain une trop longue diversion. Nous croyons cependant qu'une étude sur l'abordage maritime serait incomplète si elle ne comportait pas une analyse de la clause d'exonération, car l'expérience démontre que la plupart des contestations qu'elle engendre sont soulevées à l'occasion d'affaires de collision.

La conclusion de ce chapitre sera donc un vœu tendant à la prohibition de cette clause, ce qui pourrait être réalisé, soit par la jurisprudence elle-même, soit plutôt par voie législative. Un instant, nous avions songé à proposer le remplacement de cette clause par la restauration de l'ancienne clause pénale, par laquelle les chargeurs et la Compagnie fixaient à forfait le montant de l'indemnité, en cas de perte ou d'avarie des marchandises. Mais, à la réflexion, nous abandonnons cette idée. En effet, nous croyons qu'il se produirait une seconde fois ce qui est déjà arrivé une première. De même que la clause pénale a jadis conduit peu à peu les Compagnies à l'exonération pure et simple, de même il y a tout lieu de supposer qu'elles ne tarderaient pas à s'entendre, si cette clause était rétablie, pour abaisser progressivement le taux des dommages-intérêts stipulés, au point de rendre ceux-ci dérisoires. Les chargeurs seraient encore une fois leurrés. En outre, la stipu-

lation de semblables clauses ne serait pas très pratique dans le contrat de transport de personnes. On ne se figure pas facilement un voyageur prenant un billet de passage au guichet et discutant avec l'employé le montant de l'indemnité qui lui sera servie, au cas de perte d'un bras ou d'une jambe. Ce petit calcul préalable aurait sans doute un tout autre effet que celui de développer dans le public le goût des voyages sur mer.

Nous pensons donc que toute clause restrictive ou exclusive de la responsabilité des propriétaires de navires devrait disparaître. Est-ce à dire que nous voudrions cette responsabilité sans limite ? Nullement. Nous savons que, dans ces conditions, l'industrie de l'armement, étant donné surtout l'importance des sinistres maritimes modernes, ne pourrait subsister vingt-quatre heures. Ce que nous souhaiterions, ce serait le retour pur et simple au système du Code de commerce : responsabilité personnelle avec limitation légale par la faculté d'abandon, — sauf, bien entendu, les modifications indiquées plus haut et tendant à faire peser sur la Compagnie les responsabilités du frêteur que le Code met indûment à la charge du capitaine. Certes, la restriction apportée au droit commun par la faculté d'abandon est déjà bien grave et dénote, de la part du législateur, une sollicitude bien grande en faveur des armateurs ; nous l'estimons cependant nécessaire, mais nous la jugeons suffisante (1). Nous aurons, d'ailleurs, l'occa-

(1) Le chapitre précédent était terminé depuis longtemps, et nous

sion de revenir sur cette question, quand nous étudierons, dans la seconde partie de cette étude, le fonctionnement de la faculté d'abandon à l'étranger,

étions à la veille de présenter notre thèse, lorsque le hasard a placé sous nos yeux un nouvel article de M. Lecouturier, dans l'*Argus* du 3 novembre 1901, intitulé : *Réformes désirables des clauses du connaissement*. L'auteur revient sur la question de la clause d'exonération et nous apprend que les Compagnies d'assurances qui, en définitive, en supportent les conséquences, puisque les chargeurs évincés par les armateurs se retournent contre elles, commencent à s'insurger contre cette clause et menacent de refuser désormais d'assurer des marchandises voyageant sous de semblables stipulations. Le résultat de ce refus serait donc de laisser l'intégralité du dommage à la charge du propriétaire des marchandises. Ceci établi, M. Lecouturier poursuit : « On dira, peut-être : que le chargeur discute le connaissement et qu'il exige notamment la disparition de la clause d'exonération, quitte à payer un fret plus élevé. Cette réponse très spécieuse n'est cependant pas décisive. *Il ne faut pas oublier en effet que l'expéditeur qui traite avec la Compagnie de navigation n'est pas absolument libre de discuter les conditions du transport. Si le lieu de destination n'est desservi que par une seule ligne, il lui faudra, coûte que coûte, accepter les clauses du contrat que la Compagnie a préparées et arrêtées à l'avance. A moins d'abandonner l'opération commerciale elle-même, ce qui est bien difficile, le chargeur est ainsi obligé de s'incliner devant la volonté toute puissante de la Compagnie.* « ..... Tout lecteur impartial reconnaîtra que ces diverses clauses donnent lieu à la critique et sont difficiles à justifier d'une manière absolue. Qu'elles constituent pour les Compagnies de navigation un précieux avantage, la chose n'est pas douteuse. Mais la question est de savoir si elles ne présentent pas, à d'autres points de vue, des inconvénients infiniment plus grands. On sera tenté de le croire, puisque les assureurs maritimes pensent à refuser d'assurer désormais les marchandises qui voyageraient sous de semblables stipulations. »

ainsi que les modifications que certains publicistes contemporains du droit maritime proposent d'apporter à cette institution.

Nous n'essaierons pas de dissimuler toute la satisfaction que nous a procurée la lecture du nouvel article de M. Lecouturier. Nous y trouvons en effet, appuyée sur les mêmes arguments et, pour ainsi dire, dans les mêmes termes, la confirmation du système que nous préconisons ; et cette confirmation nous est d'autant plus précieuse qu'elle émane d'un écrivain qui, il y a à peine quelques mois, se déclarait partisan du système actuel, sauf de légères modifications. Il est vrai que M. Lecouturier ne va pas encore jusqu'à demander la prohibition pure et simple de la clause d'exonération. La solution, d'après lui, consiste en « des concessions réciproques », c'est-à-dire au retour à la clause pénale, à l'indemnité forfaitaire. Pour les raisons données plus haut, nous persistons, quant à nous, à repousser cet expédient. Nous ne voyons pas pourquoi les Compagnies, libres aujuurd'hui de s'exonérer totalement, ne seraient pas libres demain de stipuler, ou pour mieux dire d'imposer à leur fantaisie, un taux d'indemnité dérisoire. Le seul résultat certain de la réforme serait l'élévation du fret. Le vrai remède, à notre avis, consiste dans la prohibition radicale de toute clause limitative ou exclusive de la responsabilité de l'armateur et le retour au système du Code. Nous ne désespérons pas de voir notre vœu se réaliser un jour, s'il est vrai que les Compagnies d'assurances prennent la tête du mouvement de protestation contre le régime actuel.

CHAPITRE IV

Actions pénales résultant d'un abordage.

L'abordage ne cause pas seulement un dommage aux propriétaires des navires et des cargaisons, il cause encore un préjudice au corps social. Le commerce maritime et l'Etat lui-même qui, en cas de guerre, trouverait dans la marine marchande un auxiliaire précieux pour la marine militaire, ont intérêt à ce que les collisions en mer soient aussi peu fréquentes que possible. D'autre part, l'abordage met en péril la vie des passagers et des gens de l'équipage. Il est donc juste et nécessaire d'en poursuivre les auteurs devant la juridiction répressive, en dehors des condamnations qu'ils peuvent déjà avoir encourues devant les tribunaux civils.

Evidemment, s'il est nettement établi que le sinistre a été purement fortuit, il ne pourra pas plus être question de réparation pénale que de réparation civile. Seul, l'abordage fautif doit être puni. Or, le degré de responsabilité de son auteur est susceptible de varier beaucoup. Entre l'abordage volontaire, qui est un crime, et celui qui est le résultat d'un moment

de négligence ou d'une simple imprudence, l'écart est énorme, si l'on ne se place qu'au point de vue de la culpabilité. La difficulté est de déterminer le moment où il convient de mettre en mouvement l'action publique. La question n'a été résolue, en France, que par la loi du 10 mars 1891. Quelle était donc la situation avant la promulgation de cette loi ?

L'abordage volontaire, c'est-à-dire le fait par un capitaine de diriger son navire contre un autre, au risque de compromettre sa propre existence et dans le but de perdre ou d'endommager soit l'un soit l'autre des bâtiments, a été de tout temps prévu par le législateur. Il est à peine besoin d'observer que des cas semblables sont infiniment rares dans les annales de la marine française. Le plus souvent, en effet, un abordage, s'il n'est pas le fait du hasard, résulte d'une négligence ou d'une maladresse, ou bien encore de l'inobservation des règlements destinés à prévenir ces sortes d'accidents. Or, avant 1891, il était à peu près impossible, en cas pareil, de poursuivre devant un tribunal répressif le capitaine ou le marin coupable, cette sorte de délit n'étant spécialement prévue par aucun texte de loi. Par conséquent, les règlements internationaux sur les collisions en mer étaient dépourvus, chez nous, de sanction. Un capitaine, qui, au point de vue civil, pouvait être condamné à des dommages-intérêts très élevés et dont la négligence avait parfois occasionné les plus graves désastres, échappait ordinairement à toute répression pénale. C'était là une grave lacune, dans notre législation, qu' il convenait de combler au plus tôt.

Voici d'ailleurs les textes qui, avant la promulgation de la loi du 10 mars 1891, permettaient de poursuivre devant les tribunaux répressifs, l'auteur d'un abordage volontaire et, dans certaines hypothèses déterminées, le capitaine coupable de la négligence ayant occasionné le sinistre. On remarquera que ces textes sont encore en vigueur de nos jours.

C'est, en premier lieu, l'article 89 du décret-loi du 24 mars 1852 ainsi conçu : « Tout individu inscrit sur le rôle de l'équipage, qui, volontairement et dans une intention criminelle, échoue, perd ou détruit *par quelque moyen que ce soit*, autre que celui du feu ou d'une mine, le navire sur lequel il est embarqué, est puni de dix à vingt ans de travaux forcés. Si le coupable était, à quelque titre que ce soit, chargé de la conduite du navire, il lui sera appliqué le maximum de la peine. S'il y a eu homicide ou blessures par le fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort et, dans le second, puni des travaux forcés à temps. » La généralité des termes de cet article permet sans doute de l'appliquer à l'abordage volontaire. Encore convient-il d'observer, l'interprétation en matière pénale devant être rigoureusement étroite, qu'il n'y aurait plus moyen d'invoquer cette disposition si le navire perdu ou détruit n'était pas celui sur lequel était embarqué le coupable.

Le Code de justice militaire pour l'armée de mer contient, sous la rubrique *Crimes ou délits commis par les marins du commerce dans leurs rapports avec les bâtiments de l'Etat*, les dispositions suivantes :

« Tout pilote coupable d'avoir perdu volontairement un bâtiment de l'Etat ou un navire de commerce convoyé est puni de mort; si c'est par négligence, d'un emprisonnement de six moix à deux ans. » Article 360, §§ 1 et 2. « Tout capitaine d'un navire de commerce convoyé coupable d'avoir perdu volontairement le navire placé sous son commandement est puni de mort. » Article 361, § 1. Enfin, l'article 275 du même Code punit de la privation du commandement tout commandant d'un bâtiment de l'Etat qui « par négligence ou impéritie occasionne un abordage », et une peine d'emprisonnement de deux mois à deux ans frappe tout officier en second ou chef de quart, tout individu embarqué sur un bâtiment de l'Etat qui, dans les mêmes circonstances, occasionne cet accident. Mais il ne faut pas perdre de vue que ces dispositions ne s'appliquent qu'aux navires de l'Etat ou aux navires de commerce convoyés.

En dehors de ces textes, et lorsqu'il s'agissait de navires de commerce, sur quels articles du Code pénal la prévention pouvait-elle s'appuyer?

La Cour de Rennes, le 4 février 1847, et le tribunal de Rouen, le 31 décembre 1851, crurent devoir appliquer l'article 437 du Code pénal, estimant que le mot *constructions* employé par ce texte désignait, non seulement les propriétés immobilières, mais encore les objets mobiliers, tels que les navires. Cette interprétation fut avec raison abandonnée. De même, la jurisprudence refusa d'appliquer, en matière d'abordage, l'art. 440 du Code pénal proposé par certains auteurs et qui, en effet, prévoit une hypothèse toute autre.

L'opinion qui avait prévalu en doctrine, dans les dernières années qui précédèrent la promulgation de la loi de 1891, était que, seuls, pouvaient être invoqués, d'une façon certaine, contre le capitaine en faute, les articles 319 et 320 du Code pénal, relatifs à l'homicide et aux blessures par imprudence, si l'abordage avait occasionné des accidents de personne ; sinon, l'article 479, § 1, qui prévoit le dommage causé aux propriétés mobilières d'autrui. Or, sait-on quelle peine édicte ce dernier article? Une amende de 11 à 15 francs.

On dut reconnaître de bonne heure que c'était insuffisant. Dès le 6 mai 1882, l'amiral Jauréguiberry présenta au Sénat un projet de loi destiné à créer une sanction pénale au délit d'abordage (1). Un rapport sur ce projet de loi fut déposé, le 22 juin suivant, par M. Robert de Massy (2). Il fut adopté sans discussion, au Sénat, en première délibération, le 4 juillet et en deuxième délibération le 17 juillet (3).

Nous ignorons par suite de quelles vicissitudes parlementaires ce projet de loi, si promptement voté à la Chambre Haute, ne fut mis à l'ordre du jour de la Chambre des députés que le 28 novembre 1890, sur la présentation de M. Barbey, ministre de la marine (4). Sur le rapport de M. Eugène Mir, déposé le 7 février

(1) *J. off.* du 7, déb. parl., p. 402.
(2) *J. off.* du 23, déb. parl., p. 684.
(3) *J. off.* du 5 et du 18, déb parl., pp. 722 et 822.
(4) *J. off.* du 29, p. 2324.

1891 (1), et après déclaration d'urgence, le projet fut adopté sans discussion, le 16 février 1891 (2). La loi, ainsi votée par les deux Chambres, parut enfin au *Journal Officiel* du 10 mars, sous la rubrique : *Loi sur les accidents et collisions en mer.*

L'objet de cette loi est double. Le premier, que nous avons indiqué, était de créer de nouveaux délits résultant de l'inobservation des règlements destinés à prévenir les collisions et généralement d'une négligence ou imprudence d'un capitaine ou d'un membre de l'équipage, ainsi que les peines correctionnelles sanctionnant ces délits. Le second objet de la loi, et peut-être le principal dans l'esprit de ses promoteurs, était d'établir l'obligation d'assistance entre les navires entrés en collision.

Voici les articles de la loi qui concernent le délit d'abordage et sa répression :

« Article 1er. — Tout capitaine, maître, patron ou officier de quart, qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les décrets en vigueur, sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, est puni d'une amende de dix francs (10 francs) à trois cents francs (300 francs) et d'un emprisonnement de trois jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Article 2. — Si l'infraction prévue à l'article précédent ou toute autre infraction aux règles prescrites sur la route à suivre ou les manœuvres à exécuter

(1) *J. off.* du 8, p. 265.
(2) *J. off.* du 17, p. 316.

en cas de rencontre d'un bâtiment, est suivie d'un abordage, l'amende peut être portée à cinq cents francs (500 francs) et l'emprisonnement à trois mois.

« Si l'abordage a pour conséquence la perte ou l'abandon d'un des navires abordés, ou s'il entraîne soit des blessures soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'une amende de cinquante francs (50 francs) à mille francs (1,000 francs) et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois ; le retrait de la faculté de commander peut, en outre, être prononcé pour trois ans au plus.

« Article 3.— Tout homme de l'équipage qui se rend coupable d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service suivi d'un abordage ou d'un naufrage, est puni d'une amende de seize francs (16 francs) à cent francs (100 francs) et d'un emprisonnement de dix jours à quatre mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.....

« Article 9. — L'article 460 du Code pénal (circonstances atténuantes) est applicable aux cas prévus par la présente loi. »

Ces textes nous paraissent suffisamment clairs pour qu'il soit inutile de nous arrêter à les commenter longuement. Bornons-nous à attirer spécialement l'attention sur l'article 1er, aux termes duquel la simple infraction aux règles prescrites par les décrets en vigueur constitue par elle-même un délit punissable, alors même qu'aucun accident n'est résulté de cette infraction (1). On a jugé que cette sévère sanction

(1) Nous savons qu'il en est autrement au point de vue civil. Le

était le seul moyen réellement capable de rendre les gens de mer attentifs à l'observation des règlements.

Une question importante se rattache à l'étude des actions pénales qui naissent de l'abordage : c'est celle de l'influence de la chose jugée au criminel sur le civil.

Une remarque préalable à ce sujet : avant la loi de 1891, (et même depuis cette loi, selon certains auteurs qui admettent encore la possibilité de la poursuite devant le tribunal correctionnel pour homicide ou blessures par imprudence, comme nous le verrons plus loin), la question était résolue facilement par l'application des règles du droit commun. Trois hypothèses étaient possibles :

1° Le tribunal correctionnel prononçait condamnation. Les juges consulaires ne pouvaient alors, sans contradiction, dire qu'il n'y avait pas eu délit et que la personne condamnée n'en était pas l'auteur.

2° Le tribunal correctionnel estimait que le fait incriminé n'existait pas. Aucune responsabilité civile ne pouvait être encourue, s'il n'était relevé une circonstance nouvelle (1).

3° Le tribunal correctionnel, tout en reconnaissant l'existence du fait délictueux, avait prononcé l'ac-

capitaine d'un navire actionné en dommages-intérêts est admis à démontrer que l'abordage qu'on lui impute n'est nullement l'effet de l'infraction qu'il a commise.

(1) Cass., 22 novembre 1892, D., 1893, I, 87.

quittement du prévenu. Rien ne s'opposait alors à ce que le capitaine, acquitté par le tribunal correctionnel, fût appelé devant un tribunal commercial ou civil, et condamné par lui à raison du quasi-délit civil dont il s'était rendu coupable.

La controverse est beaucoup plus sérieuse à l'égard des décisions des tribunaux commerciaux maritimes, dont nous parlerons au chapitre suivant. La jurisprudence se montre très hésitante sur leur véritable caractère. Cela tient à la nature toute spéciale de ces tribunaux, dont les décisions ne sont pas motivées ni susceptibles d'appel, et qui ne peuvent pas statuer sur l'action civile. On ne saurait donc assimiler, *a priori*, les décisions de ces tribunaux à celles du tribunal correctionnel, relativement à l'autorité de la chose jugée.

Un premier système a pourtant été soutenu, d'après lequel cette assimilation devrait être faite. Les arguments de ce système se trouvent résumés dans un arrêt de la Cour de Rennes du 31 décembre 1896 (1), relatif à un abordage survenu en Loire entre le navire *Rhône* remorqué par le *Saint-Jules* et le vapeur *Saint-Marc ;* à la suite de cet abordage, le *Rhône* avait été coulé et son patron noyé. Le tribunal maritime saisi de l'affaire, estimant que l'abordage n'était en rien imputable au capitaine du *Saint-Jules*, l'avait acquitté. La Cour d'Appel de Rennes, réformant un jugement du Tribunal de commerce de

(1) Autran, XII, p. 418, J. de Marseille, 1897, II, 61.

Nantes (1), déclare que l'autorité de la chose jugée s'attachait à la décision du tribunal maritime.

Cet arrêt s'appuie sur deux arguments, l'un de fait, l'autre de droit.

En fait, déclare la Cour de Rennes, il serait étrange de soumettre à l'appréciation des juges consulaires une affaire d'abordage qui a été déjà jugée par des magistrats plus versés dans les connaissances techniques et d'une compétence plus spéciale. En droit, dit la Cour, il ne saurait en être ainsi. Le délit d'abordage, prévu et puni par la loi du 10 mars 1891, est un délit contraventionnel : c'est un fait matériel qui existe en dehors de toute intention criminelle. Si donc le tribunal commercial maritime a déclaré que ce fait n'existe pas, il est impossible de le reprendre comme quasi-délit devant un tribunal civil ou commercial.

Ces deux arguments sont sérieux, il faut en convenir. Le système de la Cour de Rennes n'en a pas moins été unanimement repoussé par la jurisprudence. De nombreuses décisions de tribunaux de commerce et de Cours d'appel ont refusé de reconnaître l'autorité de la chose jugée aux décisions du tribunal maritime (2). Un arrêt récent de la Cour Suprême, cassant l'arrêt de Rennes ci-dessus, a définitivement consacré cette théorie (3).

(1) Nantes, 20 novembre 1895, Autran, XI, p. 596.

(2) Aix, 6 mars 1894, Autran, X, p. 197 ; Nantes, 20 décembre 1895, *id.*, XI, p. 596; Aix, 7 avril 1897, Autran, XII, p. 697.

(3) Cass., 30 novembre 1898, Autran, XIV, p. 453, J. de Marseille, 1899, II, 45.

Voici comment les partisans de ce second système réfutent les arguments de la Cour de Rennes :

Pour ce qui est d'abord de l'argument de fait, on invoque contre lui les paroles mêmes de l'amiral Jaurèguiberry, Ministre de la Marine, dans l'exposé des motifs de la loi sur les accidents et collisions en mer qu'il présenta au Sénat : « La loi, dit-il, a pour objet la création d'une *juridiction spéciale* pour examiner *la conduite nautique* des capitaines de la marine de commerce qui ont perdu leurs navires, et cette juridiction n'a qu'à se prononcer *sur la responsabilité nautique, laissant à qui de droit le soin de statuer sur les responsabilités pécuniaires.* » Et plus loin, précisant encore sa pensée, l'amiral ajoute « qu'il a fallu confier cette juridiction à des hommes compétents et éclairés, parce que, dans les affaires d'abordage, des intérêts pécuniaires sont en jeu et qu'il n'est pas douteux que les décisions des tribunaux maritimes *n'exercent la plus grande influence* sur celle des tribunaux ordinaires chargés de statuer sur les questions d'indemnités ou d'assurances. »

S'il avait été dans la pensée des auteurs de la loi de 1891 d'attribuer l'autorité de la chose jugée aux décisions du tribunal maritime, le Ministre de la Marine aurait-il employé cette expression : *la plus grande influence*, qui suppose, en somme, la liberté d'appréciation pour les juges appelés à statuer sur les responsabilités pécuniaires?

Quant à l'argument de droit invoqué par la Cour de Rennes, on l'écarte également en faisant observer que, s'il est exact que le délit d'abordage soit un

délit contraventionnel, exclusif de l'intention, il n'est pas vrai de dire que la *faute nautique* se confonde avec la *faute civile;* qu'il n'y a, par suite, aucune contradiction à poursuivre et à condamner devant un tribunal civil ou commercial un capitaine déjà acquitté devant le tribunal maritime. En d'autres termes, la responsabilité civile est beaucoup plus large que la responsabilité pénale, celle-ci aurait-elle pour fondement un délit contraventionnel.

CHAPITRE V

Tribunal compétent en matière d'abordage.

La détermination du tribunal compétent pour connaître des diverses actions qui naissent d'un abordage maritime a donné lieu aux plus vives controverses, dans ces dernières années ; de nos jours encore la discussion est loin d'être close. Il est vrai que la question présente surtout de l'intérêt lorsqu'il s'agit d'un abordage survenu entre deux navires de nationalité différente. Fidèle à notre plan, nous ne nous occuperons, dans le présent chapitre, que de l'abordage entre navires français, nous réservant d'examiner, dans la seconde partie de cette étude, ce qui a trait à la compétence en matière d'abordage international.

On sait qu'en procédure, on distingue deux sortes de compétence : la compétence *ratione materiæ* et la compétence *ratione personæ vel loci*.

Suivant la nature du droit à faire valoir, l'action sera portée devant le tribunal civil ou devant le tribunal de commerce, devant la juridiction répressive ou devant la juridiction administrative : c'est la compétence *ratione materiæ*.

Suivant la qualité des parties et le lieu du sinistre, l'action sera portée devant tel ou tel tribunal civil, devant tel ou tel tribunal administratif : c'est la compétence *ratione personæ vel loci.*

Occupons-nous d'abord de la compétence *ratione materiæ.*

SECTION PREMIÈRE

COMPÉTENCE « RATIONE MATERIÆ »

Alors que, dans la plupart des nations étrangères, c'est d'ordinaire la même juridiction qui connaît de toutes les actions nées de l'abordage, en France, au contraire, les tribunaux qui peuvent être saisis sont très nombreux et de natures très diverses : tribunaux de commerce, juridictions civiles de tout ordre, — Conseil de Préfecture et Conseil d'Etat, — tribunaux de simple police et (selon certains auteurs) tribunaux de police correctionnelle, — tribunaux commerciaux maritimes, conseils de guerre ou conseils d'enquête.

I. — Compétence des tribunaux de commerce. — On peut dire, d'une manière générale, que les tribunaux de commerce sont, en France, les tribunaux de droit commun, en matière d'abordage : ils ont hérité des attributions des Cours d'Amirauté.

Bien qu'aucun article du Code de commerce n'attribue formellement cette compétence aux tribunaux consulaires, elle ressort tacitement de l'article 631

qui rattache à cette juridiction toutes les contestations relatives aux engagements entre négociants. La jurisprudence, approuvée par la doctrine, assimile complètement aujourd'hui, sous ce rapport, les actions qui naissent de délits ou de quasi-délits, à celles qui ont leur source dans un contrat (1). C'est à ce titre que les actions nées de l'abordage entre navires de commerce, sont, en vertu de la théorie de l'accessoire, du ressort exclusif des tribunaux de commerce (2). MM. Lyon-Caen et Renault font aussi remarquer que lorsque l'action est dirigée contre le capitaine, on peut encore invoquer, en faveur de la compétence commerciale, l'article 634, § 1 du Code de commerce, selon lequel les actions exercées contre les préposés des commerçants doivent être portées devant les tribunaux consulaires (3). Cette règle s'applique aux actions des tiers comme à celles des préposants.

(1) Cass., 11 décembre 1895, S., 1896, 1, 32; Cass., 20 mai 1896, S., 1896, 1, 336; Lyon, 26 décembre 1893, S., 1895, 2, 2231.

(2) Cass., 11 juillet 1877, D., 1878, I 122; Nantes, 22 juin 1889, J. de Nantes, 1889, I, 248; *id.*, 26 novembre 1889, J. de Nantes, 1889, I, 358; Cour d'appel de Douai, 21 mai 1900, Autran, XVI, p. 15; Desjardins, V, nº 1116.

(3) Les Cours d'appel ont longtemps soutenu que les actions nées de l'abordage fluvial sont de la compétence exclusive des tribunaux civils. Nous ne pensons pas que la généralité des termes de l'article 631 autorise cette interprétation. Toute contestation résultant d'un abordage doit être portée, selon nous, devant un tribunal de commerce, pourvu, bien entendu, qu'il s'agisse d'un navire de commerce, et quel que soit le lieu où le sinistre s'est produit. En ce sens: Cass., 24 août 1863, D., 1863, I, 348, cassant

Les tribunaux de commerce connaissent donc de l'action en indemnité intentée par le propriétaire du navire abordé, à raison du dommage causé par la collision, déterminent l'étendue de ce dommage et répartissent la responsabilité suivant la faute.

Ils connaissent également des actions intentées par les chargeurs ou les destinataires des marchandises et des actions contre les assureurs des navires ou des cargaisons.

Enfin, ils peuvent statuer sur les actions en indemnité formées par les passagers blessés ou par les héritiers des passagers tués. Cette question fut longtemps débattue et, pendant de longues années, la jurisprudence a rattaché la connaissance de ces actions à la juridiction civile (1). La vérité est que, en vertu de la théorie de l'accessoire, toutes ces actions sont du ressort du tribunal de commerce. C'est ce que consacrent les dernières décisions de jurisprudence (2).

Quant aux actions en indemnité des gens de l'équipage ou de leurs héritiers, nous connaissons la controverse soulevée à leur endroit ; s'agit-il d'un marin inscrit, agissant, ainsi que l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 lui en donne le droit, contre l'auteur res-

arrêt de la Cour de Lyon, du 5 juin 1862, qui avait décidé que les actions résultant d'un abordage survenu sur le Rhône étaient de la compétence du tribunal civil, sans qu'il y ait à tenir compte de la qualité des propriétaires des navires.

(1) Bordeaux, 20 décembre 1853, J. de Marseille, 1854, II, 9 ; Caen, 2 février 1874, J. du Havre, 1878, II, 69.

(2) Cass., 26 mai 1867, S., 1867, I, 290 ; *id.*, 11 juin 1869, S., 1869, I, 283 ; Aix, 10 mars 1874, D., 1877, II, 44.

ponsable de l'abordage, en vertu des principes du droit commun, c'est le tribunal de commerce qui est compétent (1).

S'agit-il, au contraire, d'un matelot non inscrit, si on admet que son action dérive, comme nous le pensons, du droit commun (art. 1382), c'est encore le tribunal de commerce qui devrait être saisi. Mais la jurisprudence, qui prétend que le droit à une indemnité, pour cet employé, découle de la loi du 9 avril 1898, décide, en conséquence, que la juridiction civile est exclusivement compétente pour connaître de ces sortes d'affaires, conformément à l'article 16 de la dite loi (2).

Rappelons enfin que, d'après une jurisprudence constante, quand un acte a le caractère civil pour une partie et commercial pour l'autre, celle pour qui l'acte est civil a le choix entre le tribunal civil et le tribunal de commerce, pour y porter son action. On admettra donc notamment l'option quand un passager *faisant un voyage dans un but étranger au commerce* est demandeur ou quand l'action est exercée par l'Etat, à raison de dommages causés par un navire de commerce à un de ses vaisseaux (3).

(1) Jugements précités de Marseille, 1er septembre 1899, Autran, XV, 644, du Havre, 29 mai 1900, *id.*, XVI, 50 et de Dieppe, 26 décembre 1900, J. de Marseille, 1901, II, 16; *Sic.*, Douai, 21 mai 1900, Autran, XVI, p. 15.

(2) Jugements de Marseille, 5 juin 1900 et 1er février 1901, et arrêt d'Aix du 2 août 1900, précités.

(3) Cass., 11 juillet 1877, D., 1877, 1, 122. V. Lyon-Caen et Renault, no 1037.

II. — Compétence des tribunaux civils. — La compétence des tribunaux civils se trouve donc bien réduite. En dehors de l'option que nous venons de rappeler en faveur du demandeur non commerçant, il leur reste, d'une manière exclusive, la connaissance des actions intentées, à raison d'un abordage, contre le capitaine ou le propriétaire d'un navire n'ayant aucun caractère commercial, comme un yacht de plaisance ou un bâtiment de course : il n'y a alors aucun motif de saisir les tribunaux de commerce, que l'abordage soit maritime ou fluvial (1).

C'est donc à bon droit que le juge de paix de Saint-Nazaire s'est déclaré valablement saisi, à raison d'un abordage survenu entre deux canots de plaisance (2).

III. — Compétence des tribunaux administratifs. — Aux termes de l'article 3, titre II, livre I, de l'Ordonnance de 1681, l'Amirauté avait la connaissance « des bris, naufrages et échouements, du jet et de la contribution, des avaries et dommages arrivés aux navires marchands et aux marchandises de leur chargement ». Les juges de l'Amirauté

(1) Lyon-Caen et Renault, 1038 ; Fuzier-Herman, V. Abordage, n° 205. De même, les règles relatives aux bâtiments de mer ne sont pas applicables aux yachts de plaisance. La responsabilité au cas d'abordage serait donc déterminée par l'article 1382 du Code civil et non par l'article 407 du C. de com. Le propriétaire du yacht abordeur ne pourrait donc se libérer par l'abandon.

(2) Just. de paix de Saint-Nazaire, 25 juillet 1883, J. de Nantes, 1884, 1, 134.

avaient, sans contestation aucune de la part des plaideurs, étendu cette compétence aux cas où les navires de la marine royale étaient intéressés dans l'abordage.

Sous l'empire du Code de 1807, on a discuté longtemps la question de savoir quelle est la juridiction qui, à cet égard, a hérité des attributions de l'Amirauté. D'après l'opinion qui prévaut aujourd'hui, il faut distinguer suivant que l'Etat est demandeur ou défendeur.

Supposons d'abord l'Etat français défendeur. On ne pourra songer à l'assigner devant la juridiction commerciale, car on ne saurait prétendre que l'Etat, lorsqu'il fait naviguer des vaisseaux de guerre, fait acte de commerce (1). Reste donc la juridiction civile et la juridiction administrative.

La jurisprudence parut d'abord vouloir admettre la première, fondant la responsabilité de l'Etat sur les articles 1382 et 1384 du Code civil (2). Mais on reconnut depuis que la question de la compétence, en matière d'abordage, pour les navires de l'Etat, se rattache à celle de savoir quelle juridiction doit connaître des actions intentées contre l'Etat, à raison de la faute d'un de ses fonctionnaires. Or, d'une façon générale, les tribunaux administratifs seuls peuvent déclarer l'Etat responsable, quand il a agi comme puissance publique : la juridiction adminis-

(1) Nantes, 7 juin 1899, Autran, XV, 132.

(2) Paris, 26 mars 1847, D., 1847, 4, 91 ; Conseil d'Etat, 25 février 1864, S., 1864, 2, 308.

trative doit donc avoir seule la connaissance des actions intentées contre l'Etat, à raison d'un abordage. Cette manière de voir a été nettement établie par une circulaire du Ministre de la marine du 22 mai 1885; la jurisprudence, généralement approuvée par les auteurs, a consacré définitivement cette interprétation (1).

La juridiction administrative est donc compétente. Mais il reste à déterminer devant quel tribunal administratif il convient d'introduire l'action. La controverse fut longue sur ce point. Sans entrer dans le détail de cette discussion, nous constaterons simplement que, malgré une décision relativement récente attribuant compétence au Conseil de préfecture (2), la doctrine et la jurisprudence sont presque unanimes aujourd'hui à reconnaître que le juge ordinaire du contentieux administratif, en cette matière, est le Conseil d'État (3).

Les règles qui viennent d'être exposées cesseront d'être appliquées si l'État français est demandeur. Comme il s'agit alors de le déclarer créancier et non débiteur, les tribunaux administratifs ne peuvent plus

(1) Aix, 15 janvier 1856, J. de Mars., 1856, 1, 113 ; Conseil d'Etat, 11 mai 1870, D., 1871, 3, 62 ; *id.*, 15 février 1872, D., 1873, 3, 57 ; *d.*, 15 avril 1873, D., 1873, 3, 58. Voir cependant en sens contraire. Desjardins, V, n° 1116.

(2) Conseil de préfecture du Nord, 5 décembre 1894, Clunet, 1895, p. 570.

(3) Conseil d'Etat, 28 avril 1882, S., 1884, 3, 27 ; *id.*, 4 décembre 1885, S., 1887, 3, 36 ; *id.*, 13 décembre 1889, S., 1892, 3, 17 Fuzier-Herman, V. Compétence administrative, n° 840.

revendiquer la connaissance de l'affaire. Celle-ci appartient donc aux tribunaux de droit commun. Nous savons que l'Etat jouit de l'option entre le tribunal civil et le tribunal de commerce, lorsqu'un de ses navires a été abordé par un bâtiment de commerce. La compétence du tribunal civil serait au contraire exclusive si le navire abordeur naviguait dans un but étranger au commerce (1).

IV. — Compétence des tribunaux répressifs. — Avant la promulgation de la loi du 10 mars 1891, l'action publique résultant d'un abordage était déférée, suivant la gravité et la nature de l'infraction, devant la Cour d'assises, le tribunal maritime commercial créé par le décret-loi du 24 mars 1852, le tribunal correctionnel, le tribunal de simple police. En fait, c'était surtout le tribunal correctionnel qui exerçait

(1) Il est encore une autre catégorie d'actions dont les tribunaux administratifs ont la connaissance, ce sont celles qui découlent de contraventions de grande voirie. Mais, dans ce cas, ils sont compétents en tant que tribunaux répressifs. L'abordage maritime, envisagé soit en lui-même, soit dans ses conséquences, ne peut-il pas entraîner, le cas échéant, des poursuites pour contraventions de grande voirie ? Oui. Il en est ainsi notamment quand un navire échoue dans le chenal d'un port, à la suite d'une collision, et que son propriétaire refuse d'obtempérer à l'injonction que lui adresse le capitaine du port de retirer l'épave faisant obstacle à la navigation. Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, 10 février 1893, Autran, IX, p. 244 ; Conseil d'Etat, 26 février 1897, *id.*, XII, p. 667; Desjardins, V, n° 1107 ; de Courcy : *Questions de droit maritime*, 2e série : la responsabilité des propriétaires de navires devant la juridiction administrative, p. 127.

la juridiction répressive en cette matière, puisque c'est lui qui a la connaissance des délits d'homicide et de blessures par imprudence, prévus par les articles 319 et 320 du Code pénal ; or nous savons que le plus souvent l'action publique n'était mise en mouvement que lorsque le capitaine tombait sous le coup de l'un de ces articles.

Ce régime a été profondément modifié par la loi du 10 mars 1891. Cette loi crée, nous l'avons vu, un délit spécial, résultant de la simple infraction aux règlements maritimes, punissable, alors même que cette infraction n'aurait entraîné aucun accident ; et, d'autre part, la loi de 1891 réorganise le tribunal commercial maritime auquel elle attribue la connaissance de ce délit (art. 10).

L'article 11 indique la composition de ce tribunal. Il doit comprendre cinq membres, savoir : un capitaine de vaisseau ou de frégate, président; un juge du tribunal de commerce, un lieutenant de vaisseau, deux capitaines au long cours, juges. Le capitaine de vaisseau ou de frégate et le lieutenant de vaisseau sont désignés par le préfet maritime de l'arrondissement. Le juge du tribunal de commerce et les capitaines au long cours sont désignés par le président du tribunal de commerce du lieu, ou, à défaut de tribunal de commerce sur les lieux, par celui du tribunal de commerce le plus voisin.

Les pénalités que peut appliquer ce tribunal sont : au cas d'infraction simple aux règlements en vigueur sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, une amende de dix à trois cents

francs et un emprisonnement de trois jours à un mois, ou l'une de ces deux peines seulement (art. 1er); si ladite infraction est suivie d'un abordage, l'amende peut être portée à cinq cents francs et l'emprisonnement à trois mois (art. 2, § 1er); enfin, si l'abordage a eu pour conséquence la perte ou l'abandon d'un navire abordé, ou s'il entraîne soit des blessures, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'une amende de cinquante francs à mille francs et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois; le retrait de la faculté de commander peut en outre être prononcé pour trois ans au plus (art. 2, § 2).

Le tribunal commercial maritime est saisi par le ministre de la marine et l'enquête est faite par les commandants des bâtiments de guerre, les consuls et les commissaires de l'inscription maritime. Les décisions de ce tribunal ne sont pas motivées; elles ne sont pas susceptibles d'appel, mais seulement d'un recours en revision pour excès de pouvoir ou violation de la loi, devant le tribunal de revision de l'arrondissement maritime. Elles ne statuent pas sur l'action civile (art. 21).

Le ministre de la marine, à qui il appartient de décider si le capitaine présumé coupable d'une infraction doit être renvoyé devant le tribunal maritime, peut aussi, s'il le juge convenable, et s'il y a eu réellement collision, statuer lui-même et infliger une peine disciplinaire au capitaine. Il tient ce pouvoir de l'article 87 du décret-loi du 24 mars 1852 qui l'autorise à prononcer la suspension ou le retrait du commandement, quand cette mesure lui semble utile, après

enquête sur la conduite du capitaine et il n'apparaît pas que la loi de 1891 ait porté atteinte à ce pouvoir disciplinaire.

Pour exercer ce pouvoir, le Ministre de la marine est assisté d'un comité spécial, appelé Commission supérieure des naufrages, siégeant à Paris et créé par la circulaire ministérielle du 18 mai 1860. Ce Comité est composé de deux officiers supérieurs de l'armée de mer présidés par un vice-amiral, membre du Conseil d'amirauté ; il a pour mission de formuler, sur la conduite des capitaines, l'avis qui sert de base à la décision du ministre. La conduite des pilotes est aussi soumise à son appréciation.

On s'est demandé si, depuis la loi du 10 mars 1891, il est encore possible, conformément au droit commun, de renvoyer un capitaine soit devant la Cour d'assises, s'il s'est rendu coupable d'un abordage volontaire, soit devant le tribunal correctionnel, sous l'inculpation d'homicide ou de blessures par imprudence. Il semble bien, en effet, que la loi nouvelle a créé désormais un seul et unique délit, le délit d'abordage, justiciable du tribunal commercial maritime, et qu'elle a notamment enlevé toute compétence en cette matière au tribunal correctionnel. Le second paragraphe de l'article 2 prévoit formellement le cas où l'abordage a entraîné soit la mort, soit des blessures pour une ou plusieurs personnes. Comment dès lors admettre qu'un capitaine, condamné de ce chef par le tribunal maritime, puisse encore être traduit devant le tribunal correctionnel ?

Pour qu'il en soit ainsi, il faudrait que l'abordage,

tout en étant imputable à l'imprudence ou à l'impéritie du capitaine, résulte d'une autre cause qu'une infraction aux règlements en vigueur. Le droit commun reprendrait alors son empire et, si le sinistre avait occasionné soit la mort, soit des blessures pour des personnes, son auteur, en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal, devrait être traduit en police correctionnelle. Mais nous ne pensons pas qu'un seul cas d'abordage échappe aux prévisions de la loi de 1891, ou plus exactement, ne constitue une infraction aux décrets en vigueur destinés à prévenir les collisions en mer. Les termes du décret de 1897, en particulier, sont assez généraux pour embrasser toutes les hypothèses. Il semble bien dès lors que, désormais, le seul tribunal qui ait à connaître du délit d'abordage soit le tribunal maritime réorganisé par la loi de 1891.

Toutefois, on peut encore concevoir une hypothèse où il devrait en être autrement. S'il était démontré que l'abordage a été volontairement provoqué, dans une intention criminelle, par un capitaine ou un matelot, on pourrait alors soutenir que les prévisions du législateur de 1891 ont été dépassées et que le coupable tombe sous le coup de l'article 89 du décret-loi du 24 mars 1852, que nous avons rapporté dans le chapitre précédent. Les pénalités qu'édicte cet article sont : dix à vingt ans de travaux forcés, si le coupable est un membre de l'équipage ; le maximum de cette peine, s'il s'agit de celui qui était chargé de la conduite du navire ; s'il y a eu homicide ou blessures par le fait de l'événement, la peine de mort, dans

le premier cas, les travaux forcés à temps, dans le second. Des peines aussi graves ne sauraient, en aucun cas, être prononcées par le tribunal commercial maritime ; seule, la Cour d'assises peut le faire. Mais nous savons que, fort rarement, des crimes de cette nature ont été déférés au jury ; nous sommes convaincu qu'il en sera toujours ainsi dans l'avenir.

SECTION II

COMPÉTENCE « RATIONE PERSONÆ »

Nous venons de voir devant quelles juridictions il convient de porter les diverses actions qui naissent de l'abordage, suivant la nature du droit à faire valoir. Il nous reste à rechercher quel tribunal commercial ou civil, répressif ou administratif, doit être spécialement saisi. C'est la compétence *ratione personæ*.

Une loi encore toute récente, puisqu'elle ne date que du 14 décembre 1897, est venue mettre un terme aux discussions que cette question avait soulevées parmi les auteurs. C'est dire que cette étude présente moins d'intérêt qu'autrefois, du moins en ce qui concerne la compétence nationale, car nous verrons plus loin qu'en matière de compétence internationale, la controverse demeure ouverte.

Nous allons donc, dans un premier paragraphe, examiner rapidement les solutions qui étaient propo-

sées en France, avant la promulgation de la loi de 1897, et, dans un second, nous montrerons comment le législateur fut amené à voter cette loi, ainsi que le nouveau régime qu'elle établit.

I. — Régime antérieur a la loi du 14 décembre 1897. — L'action en réparation d'avaries causées par un abordage est une action personnelle ; à ce titre, elle doit, aux termes de l'article 59 du Code de procédure civile, être portée devant le *tribunal du domicile du défendeur*, et s'il n'a pas de domicile, devant le *tribunal de sa résidence*. C'est la règle *actor sequitur forum rei*, que l'on retrouve à la base de toutes les législations.

Si donc une collision s'est produite en mer entre deux navires français, l'action des victimes sera légalement portée devant le tribunal du domicile ou de la résidence du capitaine ou du propriétaire du navire abordeur. La question ne fait de doute pour personne et, jusqu'ici, l'accord a toujours été complet, en doctrine comme en jurisprudence (1).

Mais, où la controverse devenait générale, avant que fût votée la loi de 1897, c'est lorsque on se demandait si le tribunal du domicile du défendeur était seul compétent. L'affirmative comptait en sa faveur de nombreux arrêts (2), surtout dans le dernier état

(1) Lyon-Caen et Renault, VI, 1039 ; Desjardins, V, 1117 ; Autran, *Code int. de l'Abor.*, p. 168 ; Alauzet, V, n° 2379 ; de Fresquet : Chap. III.

(2) Bordeaux, 23 février 1863, S., 1863, 2, 252 ; Rouen, 4 mai 1880, D., 1881, 2, 121 ; Cour de la Guadeloupe, 3 août 1885, Au-

de la jurisprudence, et s'appuyait sur l'opinion de jurisconsultes autorisés, au premier rang desquels il faut citer MM. Lyon-Caen et Renault (1). Les partisans de cette première opinion déclarent « qu'en droit, à défaut de texte dérogeant aux principes généraux, on ne saurait admettre la compétence d'un tribunal autre que celui du domicile ou de la résidence du défendeur (2) ».

Mais de nombreux auteurs et certaines décisions de jurisprudence, s'attachant moins peut-être à l'interprétation rigoureuse des textes qu'aux intérêts du commerce qui exigent une prompte solution des litiges, avaient admis, dans les affaires d'abordage, la compétence d'autres tribunaux, ordinairement plus rapprochés du lieu du sinistre et, partant, mieux placés pour en déterminer les circonstances et établir les responsabilités.

Voici, pour ne citer que les principaux systèmes, les tribunaux qui avaient été proposés :

1° *Tribunal du port où le navire abordé s'est réfugié pour se faire réparer.* — On sait que l'article 420 du Code de procédure civile laisse au demandeur le choix d'assigner en matière commerciale, soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant

tran, I, 364 ; Cass., 3 août 1892, *id.*, VIII, 614 ; Marseille, 4 août 1897, *id.*, XIII, 364 ; Marseille, 13 janvier 1897, *id.*, XIII, 121.

(1) Lyon-Caen et Renault, VI, 1040. V. aussi : De Fresquet, *Ab. marit.*, III ; Art. de Lyon-Caen : *Revue critique de législ. et de jurisp.*, 1896, p. 483.

(2) Expressions de MM. Lyon-Caen et Renault.

celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et les marchandises livrées, soit devant celui du lieu où le paiement devait être effectué.

Or, disent les partisans de ce premier système, le mot *paiement* doit s'entendre dans un sens tout à fait général ; c'est non seulement le versement d'une somme d'argent, mais l'exécution de toute prestation qu'un créancier peut exiger de son débiteur, aussi bien celle née d'un quasi-délit que toute autre. Cela étant, on doit admettre la compétence du tribunal du port où le navire abordé s'est réfugié, car l'abordage donne lieu à des prestations de la part de la partie en faute à celle qui a subi un dommage ; et le lieu où les réparations doivent être faites et où, par suite, l'obligation née de l'abordage doit être acquittée, est bien le lieu du paiement (1). Cette opinion a été particulièrement soutenue par M. Desjardins (2).

Nous estimons qu'elle a été réfutée victorieusement par MM. Lyon-Caen et Renault. Ces auteurs font remarquer que s'il est permis, d'une façon générale, d'entendre le mot *paiement* dans le sens large que nous venons d'indiquer, on ne saurait, néanmoins, dans l'hypothèse spéciale prévue par l'article 420 du Code de procédure, lui donner une signification aussi étendue. Il ne paraît pas douteux, en effet, que cet

(1) Rennes, 28 juillet 1875, D., 1877, 2, 237 ; Saint-Nazaire, 17 mars 1887, J. du Havre, 1888, 2, 204 ; Le Havre, 6 mars 1894, Autran, X, 241 ; trib. civ. de Brest, 4 septembre 1897, Clunet, 1899, p. 998 ; C. d'appel de Rennes, 20 mai 1899, Autran, XV, 25 (arrêt relatif à un abordage survenu le 7 mars 1882).

(2) Desjardins, V, n° 1117, p. 103.

article n'ait été écrit qu'en vue des obligations résultant d'un contrat, et non en vue des obligations résultant d'un délit ou d'un quasi-délit. C'est bien ce qui semble résulter du mot *promesse* contenu dans le second paragraphe, comme synonyme de *contrat,* et qui exclut toute obligation formée sans convention.

2° *Tribunal du lieu le plus voisin du sinistre.* — Le même raisonnement a conduit à attribuer compétence au tribunal le plus voisin du lieu où s'est produit le sinistre (1). — Pour le même motif, on repoussait la compétence de ce tribunal.

3° *Tribunal du lieu où les protestations ont été faites.* — On a soutenu la compétence de ce tribunal, en s'appuyant sur les anciens articles 435 et 436 du Code de commerce qui, ainsi que nous le verrons plus loin, exigeaient, pour que l'action en indemnité résultant d'un abordage fût admise, qu'elle ait été précédée d'une protestation faite et signifiée dans les 24 heures et suivie, dans le mois de sa date, d'une demande en justice. Mais rien ne permettait de conclure que le tribunal où devaient être faites ces protestations et réclamations, simples mesures conservatoires des droits de l'abordé, soit aussi compétent pour juger l'affaire au fond (2).

(1) Aix, 7 juin 1869, J. du Havre, 1871, 2, 95 ; Rennes, 25 juillet 1875, D., 1877, 2, 237; Saint-Nazaire, 17 mars 1887, J. du Havre, 1888, 2, 294.

(2) Pour le même motif, on ne pouvait admettre la compétence du tribunal du port où le navire abordeur pourra être saisi et

Tels étaient les principaux systèmes proposés par les auteurs ou la jurisprudence pour déroger au principe général posé par l'article 59 du Code de procédure et admettre, à côté du tribunal du domicile du défendeur, la compétence d'un autre tribunal, en matière d'abordage. Aucun des arguments invoqués à l'appui de ces divers systèmes ne résistait à une critique sérieuse. Le mieux était donc de s'en tenir au droit commun, c'est-à-dire de n'accepter que la compétence du tribunal du domicile du défendeur (1). Nous avons dit que telle était la tendance générale de la jurisprudence dans les dernières années qui précédèrent le vote de la loi de 1897.

II. — Loi du 14 décembre 1897. — On s'accordait à reconnaître que le régime du droit commun, en cette matière, était imparfait et les auteurs, comme MM. Lyon-Caen et Renault, qui refusaient d'admettre la compétence d'un tribunal autre que celui du domicile du défendeur, étaient les premiers à souhaiter une réforme législative. Les inconvénients de ce régime apparaissaient notamment quand il s'agissait de régler un sinistre survenu dans des parages très

arrêté : Caen, 1er novembre 1848, S., 1849, 2, 38, la saisie n'étant, comme la protestation de l'article 435, qu'une simple mesure conservatoire.

(1) « Attendu que la variété et l'antagonisme des solutions multiples fournies sur la question par la jurisprudence et la doctrine, qu'elles avouent donner à titre d'exception au principe général et dominant, sont encore une raison pour s'attacher fortement à celui-ci. » Bordeaux, 23 février 1863, S., 1863, 2, 252.

éloignés; il y avait alors, en quelque sorte, impossibilité matérielle, pour le tribunal saisi de l'affaire, de s'entourer de tous les éléments d'appréciation et de tous les témoignages propres à bien déterminer les circonstances de l'événement. Dans tous les cas, il résultait de cet éloignement, des frais et des lenteurs de procédure des plus préjudiciables aux parties.

Le besoin d'une loi qui permettrait au demandeur d'intenter son action, soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant un autre tribunal plus rapproché du lieu du sinistre, se faisait donc vivement sentir. Les auteurs du projet de revision de 1865 avaient essayé de combler cette lacune (1). Mais ce projet n'ayant pas abouti, les réclamations devinrent de plus en plus pressantes. C'est ainsi que la Chambre de commerce de Saint-Nazaire, sur la proposition de M. Galibourg, avocat au barreau de cette ville, dans sa séance du 24 décembre 1896, émit le vœu suivant :

« Considérant qu'il importe, en matière d'abordage, qu'on puisse procéder avec rapidité et saisir, sans le moindre retard, le tribunal le mieux placé pour connaître utilement de l'affaire, c'est-à-dire le tribunal le plus rapproché du lieu du sinistre; — considérant que c'est là que vont se faire les premières constatations; que c'est au greffe de ce tribunal que

(1) L'article 484 de ce projet était ainsi conçu : « La demande est portée soit devant le tribunal du port d'attache du navire abordeur, soit devant celui de tout port de destination où le navire abordeur sera entré en relâche, mais seulement si le navire n'est pas chargé. »

s'affirment les rapports de mer ; que le juge, chargé de recevoir la déclaration sous serment du capitaine et des gens de l'équipage, peut leur poser les questions utiles à la manifestation de la vérité ; que c'est là encore que demeurent ou résident les témoins de l'accident...

« Que l'article 407 du Code de commerce reçoive un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« L'action en réparation des dommages causés par l'abordage sera portée devant le tribunal dans le ressort duquel l'abordage s'est produit ou, si l'abordage s'est produit hors des eaux françaises, devant le tribunal où l'un ou l'autre des navires s'est réfugié (1). »

Ces considérations furent reprises et développées lors de la discussion au Sénat, par le promoteur de la loi, l'honorable M. Grivart. Celui-ci avait déposé, le 17 mars 1897, une proposition tendant à ajouter à l'article 407 un paragraphe conçu dans des termes à peu près identiques à ceux que proposait la Chambre de commerce de Saint-Nazaire (2).

La proposition de M. Grivart fut adoptée par les Chambres avec quelques modifications de détail. Elle est devenue la loi du 14 décembre 1897. L'article 407

(1) Voir la délibération de la Chambre de commerce de Saint-Nazaire, Autran, XII, 632.

(2) M. Grivart proposa en outre que la prescription d'un an de l'article 433, concernant la demande de la délivrance des marchandises, soit étendue à la demande en dommages-intérêts pour avaries ou retard dans leur transport.

du Code de commerce se trouve donc désormais complété de la manière suivante :

« En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port français, dans lequel, en premier lieu, soit l'un soit l'autre des deux navires s'est réfugié.

« Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite. »

Cette disposition nouvelle donne satisfaction aux réclamations que soulevait la jurisprudence, en ne reconnaissant d'autre tribunal compétent que celui du domicile du défendeur. En permettant au demandeur d'assigner, soit devant ce tribunal, soit devant celui du port de refuge, soit même, si l'abordage s'est produit dans les eaux françaises, devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite, les auteurs de la loi de 1897 ont cherché, dans la mesure du possible, à désigner les tribunaux les plus rapprochés du lieu du sinistre.

On s'est étonné de ne pas trouver dans la loi de 1897 d'allusion au tribunal du port d'attache du navire abordeur. Le port d'attache d'un navire étant son domicile légal, il était naturel, dit-on, de permettre au demandeur d'assigner également devant le tribunal de ce port, et on reproche au législateur de 1897

de ne pas avoir imité en cela les auteurs du projet de revision de 1865 (1).

Ce reproche ne nous paraît pas fondé. Puisqu'il s'agissait de rechercher les tribunaux les plus rapprochés du lieu de la collision, pour leur attribuer la connaissance du litige, le tribunal du port d'attache, en cette seule qualité, n'était pas désigné. L'abordage peut se produire à une très grande distance de ce port, et il n'y avait dès lors aucun intérêt à faire figurer ce nouveau tribunal dans la liste dressée par la loi de 1897. Nous ferons d'ailleurs observer que, très souvent, le port d'attache d'un navire n'est autre que le lieu du domicile du défendeur, et qu'ainsi, en fait, il y aura possibilité de saisir le tribunal de ce port.

On a, d'autre part, critiqué l'option même que la nouvelle disposition de l'article 407 laisse au demandeur. D'aucuns estiment qu'il y a quelque danger à permettre à une partie de saisir à son gré tel ou tel tribunal (2). Ce sont là, à notre avis, des scrupules exagérés. Il faut d'abord remarquer que la liberté du demandeur est loin d'être aussi large qu'on semble le prétendre. En dehors du tribunal du domicile du défendeur, dont la compétence est de droit commun, devant quels autres tribunaux a-t-il le droit de porter son action ? Devant celui du port où soit l'un soit l'autre des navires s'est refugié, ou bien encore, dans un cas particulier, devant le tribunal dans le ressort du-

(1) Verneaux : *Questions soumises par le Comité maritime international aux associations nationales*, Autran, XIII, 471.

(2) Cholet, l'*Abordage intern.*, p. 97.

quel la collision s'est produite. On ne dira pas qu'il a choisi à l'avance ce dernier tribunal, ni celui du port où s'est réfugié l'abordeur. Reste donc le tribunal du port où son propre navire, à lui, demandeur, a cherché un refuge. Or, il n'y a guère lieu de supposer, surtout si ses avaries sont sérieuses, que le capitaine de ce dernier navire aille les faire réparer dans un port éloigné, dans l'unique préoccupation de saisir les juges de l'endroit qu'il considère, à tort ou à raison, comme bien disposés à son égard.

Les règles de compétence que nous venons d'exposer ne s'appliquent qu'en matière commerciale ou civile. La loi du 14 décembre 1897 ne vise pas la compétence *ratione personæ* en matière administrative et criminelle.

Au point de vue administratif, la question ne se pose même pas, puisque nous savons que le seul tribunal qui puisse connaître d'un abordage entre un navire de l'Etat et un navire de commerce est le Conseil d'Etat.

Au point de vue de la juridiction criminelle, il faut faire une distinction. Le délit à réprimer est-il du ressort du tribunal correctionnel (on sait, en effet, que certains auteurs admettent la possibilité de saisir encore cette juridiction, depuis la loi du 10 mars 1891), l'instruction se fera, soit devant le tribunal du lieu du délit, soit devant celui de la résidence du prévenu, soit devant celui dans l'arrondissement duquel il a été trouvé (1), et l'action civile pourra être

(1) Article 63 du Code d'instruction criminelle.

portée devant le tribunal saisi de l'action publique (1).

S'agit-il du tribunal commercial maritime, l'article 11 de la loi du 10 mars 1891, qui en fixe la constitution, déclare qu'il se réunira dans un des ports de France, chef-lieu d'arrondissement ou de sous-arrondissement maritime. Ce port sera celui de la résidence ou le plus voisin de la résidence du prévenu, ou le plus voisin du lieu où la collision s'est produite. Rappelons que le tribunal commercial maritime ne connaît pas l'action civile.

Il en est de même du Conseil de guerre duquel relève le commandant de l'Etat, responsable d'un délit d'abordage (2). Cet officier sera traduit soit devant le Conseil de guerre dans le ressort duquel il a commis le délit, soit devant celui dans le ressort duquel il a débarqué ou a été arrêté, soit devant celui dans l'arrondissement duquel se trouve son bâtiment (3).

Sont soumis aux mêmes règles que les officiers de l'armée de mer, le pilote embarqué à bord d'un navire de l'Etat et le capitaine de la marine marchande en convoi à la suite d'une escadre (4).

(1) Article 64 du Code d'instruction criminelle.
(2) Loi du 4 juin 1858, article 75.
(3) Loi du 4 juin 1858, article 82.
(4) Loi du 4 juin 1858, articles 361 et 362.

CHAPITRE VI

Fin de non-recevoir et Prescription.

D'après le droit commun, la victime d'un dommage peut, pendant trente ans, demander la réparation du préjudice qui lui est causé. A cette règle générale, les articles 1 et 2 du Code d'instruction criminelle apportent une dérogation pour le cas où l'action en dommages-intérêts tire sa cause d'un crime, d'un délit ou d'une contravention ; la durée de l'action civile se trouve alors limitée par celle de l'action publique, c'est-à-dire qu'elle est réduite à dix ans, cinq ans ou un an.

En matière d'abordage maritime, on reconnut de bonne heure la nécessité de déroger au droit commun. Les motifs qui déterminèrent les jurisconsultes à restreindre les délais de la prescription des actions nées d'une collision sont mis en lumière par la phrase suivante de Valin : « Les accidents maritimes sont si fréquents qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît dans un intervalle assez court d'autres avaries dont il dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une

suite naturelle et même comme un effet direct de l'abordage. Tel est le motif de la brièveté de l'action concernant l'abordage et rien assurément n'est plus juste pour éviter les surprises. »

L'Ordonnance de 1681 avait donc admis que « toute demande pour raison d'abordage sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu si l'accident arrive dans un port, havre ou autre lieu où le maître puisse agir ». Article 8, livre I, titre XII.

S'inspirant de l'Ordonnance de 1681, les rédacteurs du Code de commerce avaient admis, dans les articles 435 et 436, une fin de non-recevoir : pour qu'une demande en indemnité à raison d'un abordage fût recevable, il fallait que le capitaine eût fait et signifié une réclamation dans les vingt-quatre heures, et qu'une demande en justice eût été formée dans le mois de sa date.

La protestation se faisait par acte signifié par huissier ou, si l'on se trouvait à l'étranger, par le chancelier du consulat, ou, à défaut de consulat, dans les formes employées dans le pays pour les cas analogues. Le délai se comptait *de momento ad momentum*. La protestation était faite par le capitaine qui avait qualité pour agir au nom et pour le compte des divers intéressés, chargeurs, passagers, assureurs. Chacun d'eux aussi pouvait protester, mais en son nom propre seulement. On admettait aussi que la protestation pouvait être faite dans l'intérêt commun, par l'armateur du navire abordé. Elle était adressée au capitaine du navire abordeur ou aux agents de la Compagnie d'armement à laquelle ce navire appartenait.

Cette législation avait donné lieu à de graves controverses, et la jurisprudence qui l'interprêtait soulevait les plus vives protestations (1).

Bien que la question ait perdu beaucoup de son intérêt, depuis la loi du 24 mars 1891, qui a modifié dans un sens très heureux les articles 435 et 436, il est encore utile, pour la bonne interprétation de cette loi, de rappeler les points sur lesquels portait particulièrement la discussion ainsi que les solutions qu'avait consacrées la jurisprudence.

On s'était demandé, en premier lieu, quel était le véritable caractère des dispositions contenues dans les articles 435 et 436. Fallait-il y voir des nullités, des déchéances ou des prescriptions ? Les trois opinions étaient soutenues ; mais c'est à la troisième qu'était généralement donnée la préférence.

Une autre question longuement débattue et qui mérite de fixer notre attention, car elle reste encore en suspens, était la suivante : peut-on invoquer les articles 435 et 436, au cas de perte totale du navire? Les partisans de la négative, au nombre desquels nous trouvons Emérigon et Valin (car la discussion avait été déjà ouverte, au moins en doctrine, sur l'article 8 de l'Ordonnance de 1681), Dalloz, Alauzet, et surtout M. de Courcy (2), argumentent d'abord de

(1) « Elle révolte chez moi le sens moral en même temps que le sens juridique » déclarait M. de Courcy : *Questions de droit maritime*, 1re série, page 192 et suiv.

(2) *Questions de droit maritime*, 1re série, page 209. — Emérigon écrit : « Cette prescription de vingt-quatre heures est établie au sujet du dommage reçu, c'est-à-dire au sujet d'une simple avarie

l'absence des motifs qui ont dicté les dispositions de l'Ordonnance et du Code de commerce. Comment peut-on craindre, disent ces auteurs, que le navire abordé ait subi, postérieurement à l'abordage, de nouvelles avaries et que son propriétaire essaie de dissimuler leur cause pour les présenter plus tard comme une suite immédiate et directe de la collision, puisqu'on suppose que le navire a sombré dans la catastrophe?

A cette première considération, on en joignait une autre, qui est la suivante : lorsque un navire est coulé dans un abordage, par qui sont recueillis le capitaine, l'équipage et les passagers, si ce n'est par le navire abordeur? N'y a-t-il pas lieu, dès lors, de craindre que la reconnaissance n'empêche le capitaine du navire perdu de protester dans les vingt-quatre heures contre son propre sauveteur? N'y a-t-il pas, dans tous les cas, quelque chose d'inconvenant, d'inhumain, à le mettre dans cette pénible alternative, ou de compromettre irrémédiablement les intérêts qui lui sont confiés, ou d'intenter, sur-le-champ, un procès à celui-là même qui vient de lui sauver la vie?

Ces considérations nous paraissent des plus sérieu-

occasionnée par l'abordage. D'où il suit que la prescription n'a pas lieu au cas où l'abordage a produit la perte entière de l'un des navires. On retombe alors dans les dispositions du droit commun, tant contre celui à qui le sinistre majeur est imputé, que contre les assureurs du navire naufragé. » *Traité des assurances*, chap. 19, section 16, § 2.

ses. Aussi avons-nous peine à comprendre pourquoi elles ne touchèrent pas davantage la majorité des auteurs et, on peut dire, la quasi-unanimité de la jurisprudence, qui, s'attachant à la lettre du texte, déclaraient qu'il n'y avait pas lieu de distinguer entre la perte totale et la perte partielle, parce que cette distinction n'est pas dans la loi (1).

Il est vrai que si le délai rigoureux de vingt-quatre heures avait été écarté, il aurait fallu nécessairement retomber dans le droit commun, c'est-à-dire, suivant les cas, la prescription de trente ans, de dix ans ou de cinq ans. C'est là, sans doute, ce qui faisait reculer les auteurs. Ce n'est certainement pas ce qu'a voulu le législateur, disaient-ils, et l'intérêt du commerce n'est pas compatible avec une aussi longue prescription.

La vérité, croyons-nous, c'est que le législateur de 1807 n'avait pas prévu l'hypothèse de la perte totale, pour ce motif bien simple que nous avons déjà rappelé, c'est qu'à cette époque il était extrêmement rare qu'un navire soit englouti dans un abordage. En édictant les sévères dispositions des articles 435 et 436, les rédacteurs du Code de commerce ne devaient donc avoir songé qu'aux légères avaries que cet événement entraînait de leur temps.

Nous ne ferons, d'ailleurs, aucune difficulté pour reconnaître que l'intérêt du commerce exige une

(1) Aix, 12 mai 1857, D., 1858, 2, 12 ; Rennes, 11 décembre 1865 ; Cass., 21 avril 1874, S., 1874, 1, 147 ; Cass., 12 août 1878, S., 1879, 1, 1 ; Desjardins, VII, 1745.

prompte solution des litiges et qu'il s'accommode, en général, assez mal de la longue prescription du droit commun. Mais était-ce une considération suffisante pour appliquer une disposition si rigoureuse et si exceptionnelle à une hypothèse, qui, selon toute apparence, était restée en dehors des prévisions du législateur ?

On s'était encore demandé, sous l'empire du Code de commerce, comment il convenait d'interpréter l'article 435, aux termes duquel la protestation est nulle, si elle n'est pas faite et signifiée dans les vingt-quatre heures, lorsque l'abordage s'est produit en pleine mer. Le moyen pour un capitaine d'agir dans un si court délai, si le port le plus rapproché du lieu de la collision se trouve encore à plusieurs jours de navigation ? La doctrine et la jurisprudence se virent bien forcées, en présence d'un tel cas de force majeure, d'abandonner leur interprétation littérale, pour adopter la seule solution raisonnable, celle qui fait courir le délai de vingt-quatre heures du moment où le navire abordé est entré dans un port où le capitaine puisse agir utilement (1). Ce système trouvait d'ailleurs sa confirmation dans le dernier paragraphe de l'article 435, qui déclarait non recevables « toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage *dans un lieu où le capitaine a pu agir*, s'il n'a point fait de réclamation ».

(1) Aix, 28 février 1858, S., 1859, 2, 109 ; Douai, 13 février 1859, S., 1860, 2, 9 ; Cass., 4 mars 1861, S., 1861, 1, 425 ; Poitiers, 14 janvier 1863, S., 1863, 2, 111.

Enfin, dernière question controversée : la courte prescription de l'article 435 était-elle applicable aux dommages des personnes ? Après de longues hésitations, la jurisprudence se rallia à un système qui a lieu de surprendre de sa part, bien que nous l'approuvions entièrement : elle écarta la prescription de vingt-quatre heures dans ce cas, parce que les motifs qui l'avaient fait admettre, pour les navires et les marchandises n'existent plus pour les personnes (1). Par conséquent, les tribunaux qui repoussaient cet argument, lorsqu'il s'agissait de la perte totale d'un navire, le reprenaient à leur compte, lorsqu'ils étaient saisis d'une demande en indemnité par une personne blessée ou les héritiers d'une personne tuée. C'était là, on en conviendra, montrer bien peu de logique, et nous ne voyons pas bien, pour notre part, pourquoi ce qui est vrai dans le second cas ne l'est plus dans le premier. N'aurait-on pas été en droit de répondre à la jurisprudence, lorsqu'elle écartait l'article 435 à l'égard des personnes, par sa propre affirmation : la loi ne distingue pas ?

Toutes ces hésitations et ces inconséquences de la jurisprudence ne faisaient que montrer avec plus d'évidence l'imperfection de l'ancienne législation, ainsi que le besoin qui se faisait sentir d'une réforme législative (2).

(1) On admit donc, d'après le droit commun, 30 ans, 10 ans ou 5 ans : Bordeaux, 20 décembre 1853, J. de Marseille, 1854, 2, 9 ; trib. civ. de Marseille, 2 mai 1865, J. de Marseille, 1865, 1, 58.

(2) La rigueur excessive de la fin de non-recevoir des anciens

Une première tentative fut faite par les auteurs du projet de revision de 1865. L'article 431 de ce projet portait en effet : « Sont non recevables toutes actions en indemnité pour fait d'abordage, si la demande n'est pas faite dans le mois de la connaissance acquise de l'événement par les divers intéressés. » Cette disposition aurait sans doute constitué un progrès sur celles du Code de commerce ; elle ne nous paraît pas cependant très heureuse. Le point de départ qu'elle assigne à la nouvelle prescription est beaucoup trop incertain. Des contestations n'auraient pas manqué de s'élever, lorsqu'il se serait agi de déterminer le moment où chaque intéressé a eu connaissance de l'événement. Nous pensons aussi qu'il est préférable que la prescription parte pour tous du même jour.

Le projet de 1865 n'ayant pas abouti et les réclamations devenant de plus en plus pressantes, la question fut reprise et le Parlement fut enfin saisi d'un projet de réforme. Celle-ci fut accomplie par la loi du 24 mars 1891.

Cette loi modifie de la façon suivante l'article 436 : « Toutes actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage sont non recevables si elles n'ont été intentées dans le délai d'un an, à compter du

articles 435 et 436, disent MM. Lyon-Caen et Renault, avait, par une sorte de réaction, amené parfois des tribunaux à l'écarter arbitrairement. C'est ainsi que la Cour de Douai avait décidé que la fin de non-recevoir ne s'appliquait pas quand c'était le second, remplaçant le capitaine, qui n'avait pas satisfait aux obligations de ces articles : Douai, 5 avril 1886, Autran, II. 258.

jour de l'abordage. » Par conséquent, plus d'obligation de protester dans les vingt-quatre heures pour la conservation des droits des divers intéressés.

La réforme introduite dans le Code de commerce par la loi du 24 mars 1891 est excellente, aussi a-t-elle été accueillie avec la plus grande faveur. Le délai de vingt-quatre heures imposé par l'ancienne législation était réellement draconien. Un grand avantage de la nouvelle loi est de donner le même point de départ à la prescription de toutes les actions nées de l'abordage, c'est-à-dire le jour même de l'événement. Le législateur a jugé avec raison que, dans l'intervalle d'un an à compter de ce jour, avec les moyens d'information rapides dont on dispose à notre époque, les divers intéressés avaient largement le temps d'être prévenus de l'abordage et de prendre toutes les mesures nécessaires à la conservation de leurs droits. A ce point de vue, il est même évident que le délai pouvait, sans inconvénient, être réduit de beaucoup.

La loi de 1891 a donc donné satisfaction aux légitimes réclamations que soulevait l'ancienne jurisprudence. Elle a également mis fin à la plupart des controverses auxquelles donnait lieu l'interprétation des articles 435 et 436. C'est ainsi, par exemple, qu'il n'est plus douteux que le nouvel article 436 soit applicable au cas de perte totale, comme à celui d'avarie partielle. « Toutes actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage... » dit ce nouvel article. Il n'y a donc pas lieu de distinguer suivant que le navire est complètement perdu ou simplement avarié. Nous ajouterons qu'on ne serait plus en droit de pré-

tendre que le législateur moderne n'a pas songé, comme celui de 1681 ou de 1807, à la perte totale, car, en 1891, nombreux étaient déjà les sinistres majeurs causés par des collisions. D'autre part, le délai d'un an est suffisant pour qu'il n'y ait plus à redouter, de la part du capitaine recueilli par le navire abordeur, les scrupules de conscience qui auraient pu l'empêcher d'agir dans les vingt-quatre heures. C'est dire qu'aujourd'hui il n'y aurait plus de motifs pour écarter encore la prescription exceptionnelle de l'article 436, au cas de perte totale, et demander, dans cette hypothèse, le retour au droit commun (1).

Une seule question demeurait en suspens depuis la promulgation de la loi du 24 mars 1891. C'était celle de savoir si la nouvelle prescription est applicable aux actions résultant de dommages corporels. Cette question a été tranchée dans le sens de la négative par la Cour de Cassation, dans un arrêt du 13 mars 1900 (2). Voici les faits qui ont motivé cette décision :

Le 15 février 1895, un abordage s'était produit

(1) Il va sans dire que la nouvelle prescription d'un an n'est pas d'ordre public, il est donc loisible d'y renoncer. Cette renonciation résulte notamment de la déclaration d'abandon du navire et du fret et de l'assignation en validité de cet abandon : Aix, 23 janvier 1899, Autran, XV, 42.

(2) S., 1900, 1, 257. Dans le même sens, C. d'appel de Rennes, 19 avril 1898, Autran, XIV, 340 ; trib. civ. de la Seine, 28 juin 1899, *id.*, XV, 67 ; trib. de Com. de Honfleur, 22 novembre 1899, *id.*, XV, 329.

entre le *Calvados*, appartenant à la Compagnie transatlantique et une goëlette, commandée par le capitaine Bernard. Mme Bernard, qui se trouvait à bord avec son mari, fut blessée. Après une enquête ouverte par l'administration de la marine, deux des matelots du *Calvados* furent renvoyés devant le tribunal maritime commercial de Nantes, puis, le premier jugement ayant été annulé, devant celui de Lorient, et condamnés à 100 francs et 25 francs d'amende.

Les 20 mars et 5 avril 1897, c'est-à-dire *plus de deux ans après l'abordage*, Mme Bernard, autorisée de son mari, assigna les deux marins du *Calvados*, condamnés par le tribunal commercial maritime de Lorient, et la Compagnie transatlantique, comme civilement responsable de ses préposés, devant le tribunal civil de Saint-Nazaire, pour s'entendre condamner solidairement à lui payer 15,000 francs de dommages-intérêts. La Compagnie transatlantique opposa à cette demande la prescription annale de l'article 436. Le tribunal de Saint-Nazaire, et après lui la Cour de Rennes, par un arrêt du 19 avril 1898, repoussèrent cette prescription, en déclarant qu'elle n'est pas applicable aux actions en indemnité pour dommages causés aux personnes par un arbodage ; en conséquence, les deux marins actionnés et la Compagnie transatlantique furent condamnés solidairement à payer à Mme Bernard une somme de 8,000 fr., à titre de dommages-intérêts.

Sur pourvoi de la Compagnie transatlantique, se basant sur violation et fausse application de l'arti-

cle 436, la Cour de Cassation rendit l'arrêt suivant :

« Sur le moyen unique :

« Attendu que si les anciens articles 435 et 436 Code de commerce ont, en termes généraux, fixé les formes et les délais pendant lesquels devraient être intentées les actions en indemnité pour dommages causés par un abordage, les articles 637 et suivants Code d'instruction criminelle, dont la promulgation est postérieure à celle du Code de commerce, ont, en termes non moins généraux, accordé à toutes personnes, victimes d'un crime, d'un délit ou d'une contravention, le droit d'exercer l'action civile pendant un temps égal à la durée de l'action publique; que ces dispositions d'ordre public, destinées à assurer la sécurité des personnes, doivent prévaloir contre celles des articles 435 et 436 qui ne s'appliquent qu'aux actions en responsabilité des faits commerciaux;

« Attendu que cette situation n'a été modifiée ni par la loi du 24 mars 1891, qui, supprimant la nécessité de protestation en matière d'abordage, a étendu à un an le délai des actions en indemnité, ni par la loi du 14 décembre 1897 qui, s'occupant de la remise des marchandises et des bagages, a assimilé les actions en dommages-intérêts pour avaries ou retard aux actions en indemnité pour non délivrance.

« Par ces motifs, rejette, etc. ».

M. Lyon-Caen commente longuement cet arrêt dans une note du recueil de Sirey. Il déclare en approuver la solution mais il la juge fondée sur « deux motifs dont l'un, dit-il, constitue, selon nous, une erreur de

droit, dont l'autre est très contestable et n'est certainement pas décisif ».

a) Les personnes victimes d'une infraction à la loi pénale, dit la Chambre des Requêtes, doivent pouvoir agir pendant la durée de l'action publique, disposition d'ordre public qui doit prévaloir contre l'article 436. M. Lyon-Caen admet bien que les dispositions du Code d'instruction criminelle sont d'ordre public, mais en ce sens que l'action civile ne doit pas survivre à l'action publique ; mais la réciproque n'est pas vraie : il en est ainsi notamment lorsqu'il y a eu renonciation à l'action civile.

b) La prescription annale n'est faite que pour les actes dérivant de faits commerciaux. Une infraction à la loi pénale, commise dans l'exercice d'un commerce, n'est pas un fait commercial. — M. Lyon-Caen estime, au contraire, que la théorie de l'accessoire s'applique aux délits comme aux contrats, même commis envers une personne, même non commerçante (1). Si donc, conclut M. Lyon-Caen, la Chambre des Requêtes a eu raison d'écarter, dans l'espèce, la prescription annale de l'article 436, elle aurait dû le faire en s'appuyant, non sur les deux arguments qu'elle fournit, mais sur la simple considération tirée de l'absence de motif, pour laquelle les tribunaux écartaient autrefois les anciens articles 435 et 436, lorsqu'ils étaient saisis d'une demande en indemnité pour dommages corporels. « La

(1) V. Lyon-Caen et Renault, I, 177 ; et en ce sens : Cassation, 28 octobre 1896, S., 1897, 1, 436.

loi du 24 mars 1891, quoique conçue en termes généraux, n'a pas changé ces motifs. Rien n'indique qu'on ait voulu attribuer à la prescription annale une portée que n'avait pas la fin de non-recevoir. »

Nous approuvons la réfutation des deux arguments de la Cour de Cassation. Mais, à notre tour, nous nous demanderons s'il est encore possible, depuis la loi du 24 mars 1891, de soustraire à la prescription exceptionnelle de l'article 436 les actions fondées sur des dommages corporels. Après avoir examiné attentivement la question, nous avouons ne pas accepter davantage l'argumentation de M. Lyon-Caen que celle de la Cour suprême, c'est-à-dire que, à notre avis, depuis la réforme de l'article 436, nous ne pensons pas qu'il soit possible de considérer comme soumises à la prescription de droit commun les actions en indemnité des victimes de l'abordage.

Sous l'empire du Code de commerce, dit, en effet, M. Lyon-Caen, ces actions échappaient à la rigoureuse fin de non-recevoir de l'article 435, parce que le motif qui avait fait édicter cette mesure, — à savoir la nécessité de reconnaître, dans le plus bref délai possible, les avaries résultant de la collision, — n'existait plus quand il s'agissait d'évaluer une indemnité pour cause de mort ou de blessure. Or, rien n'indique que la loi de 1891 ait voulu attribuer à la prescription annale une portée que n'avait pas la fin de non-recevoir.

Que les tribunaux aient bien jugé lorsqu'ils déclaraient inapplicable aux actions qui nous occupent, pour absence de motif, la fin de non-recevoir de

l'article 435 ancien, ce n'est certes pas nous qui le contesterons, puisque nous aurions souhaité, en outre, que la jurisprudence écartât, pour la même raison, la fin de non-recevoir, au cas de perte totale. Mais ce que nous mettons en doute, à l'encontre de M. Lyon-Caen, c'est que les considérations qui ont fait admettre l'ancienne fin de non-recevoir soient exactement celles qui ont déterminé le législateur de 1891 à transformer cette fin de non-recevoir en prescription annale.

Ce que l'on cherchait avant tout à éviter autrefois, Valin nous l'apprend dans la phrase que nous avons rapportée au début de ce chapitre, c'était « qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une suite naturelle ou même un effet de l'abordage ».

Pense-t-on que si les auteurs de la loi de 1891 avaient obéi à cette unique préoccupation, ils eussent porté le délai utile pour agir en justice, de vingt-quatre heures à un an ? Mais c'eût été un oubli inexplicable de leur part, et, loin d'atteindre le but visé, donner en quelque sorte une prime à la fraude ! Comment, à notre époque, où les armateurs cherchent toujours à abréger, autant que possible, le séjour de leurs navires dans les ports, pour les tenir en état de navigation à peu près constante et en retirer ainsi le maximum de bénéfices, comment, dans ces conditions nouvelles, insoupçonnées il y a un siècle, le législateur aurait-il eu la singulière idée de porter à

un an le délai de la prescription, si son but était demeuré identique à celui que poursuivaient les rédacteurs de l'Ordonnance de 1681 ? Mais s'imagine-t-on tous les risques auxquels est exposé, dans le cours d'une année, un de nos vapeurs modernes ? Ne pourrait-il pas arriver, surtout s'il fréquente des parages dangereux, que, dans un si long intervalle, il ait à supporter des avaries résultant des causes les plus variées, collision, échouement, incendie, etc. ? Ne peut-il même pas arriver qu'il se perde corps et biens ? Le moyen, dans ce cas, de déterminer, au bout d'un an, parmi ses avaries multiples, celles qui sont, pour employer le langage de Valin, « une suite naturelle » ou « un effet direct de l'abordage » ? Et, comme nous le disions tantôt, le capitaine n'aurait-il pas beau jeu pour dissimuler la cause de ces avaries et les rattacher toutes à l'abordage, alors même que la plupart d'entre elles seraient postérieures à cet événement ?

En résumé, si les auteurs de la loi de 1891 ont voulu échapper aux mêmes écueils que ceux de l'Ordonnance de 1681 ou du Code de commerce, qu'ils nous permettent de leur dire qu'ils ont fait fausse route et, qu'à tout prendre, nous préférerions alors l'ancien délai de vingt-quatre heures, si rigoureux qu'il fût.

Mais il paraît bien, en réfléchissant quelque peu, que le législateur de 1891 a tenu compte, beaucoup plus que ne semble le croire M. Lyon-Caen, des modifications profondes qui se sont produites dans les usages nautiques, au cours du dix-neuvième siècle.

Le danger de fraude que redoutait si fort Valin a singulièrement perdu de son importance. Cela tient d'abord à ce que les abordages modernes ne présentent plus le même caractère qu'autrefois. Nous savons qu'il y a malheureusement loin entre les redoutables catastrophes qu'entraîne le choc de deux vapeurs et les accidents ordinairement sans gravité qui résultaient jadis de la rencontre de deux voiliers.

Aujourd'hui, si le navire abordé ne coule pas immédiatement, il est bien rare que ses avaries ne l'obligent à chercher un refuge dans le port le plus voisin. Or, la coutume a prévalu, que les avaries résultent d'un abordage ou de tout autre cause, avant de commencer les réparations, de faire évaluer les dommages par des experts désignés contradictoirement par le capitaine ou l'armateur et par les assureurs. Ces experts établissent l'état des avaries occasionnées par la collision et leur rapport fera foi dans le procès en indemnité qui sera intenté ultérieurement. Il n'y a donc plus à redouter que le capitaine songe à faire traiter comme suites de l'abordage des avaries qui résulteraient d'un événement postérieur. C'est ce que paraît avoir compris le législateur de 1891 (1).

Mais alors, nous objectera-t-on, il n'y avait plus d'intérêt à soumettre à une prescription exceptionnelle les actions en indemnité pour dommages provenant d'abordage ; mieux valait donc abroger pure-

(1) Cela est si vrai qu'il est question de porter à deux ans le délai actuel de la prescription, comme nous le verrons plus loin.

ment et simplement les dispositions des articles 435 et 436 et faire rentrer ces actions dans le droit commun.

Nous répondrons que c'eût été fort regrettable, car, s'il n'y a plus urgence à agir dans les vingt-quatre heures, il est de nos jours plus désirable que jamais de voir régler les litiges commerciaux aussi promptement que possible. Alors qu'un des besoins primordiaux du commerce moderne est la célérité, il eût été étrange de voir porter à trente ans un délai de procédure qui, du temps de la tranquille et paisible navigation à voiles, était de vingt-quatre heures. C'eût été certes un progrès à rebours. C'est pourquoi nous estimons que le législateur a été très bien inspiré en fixant le nouveau délai de la prescription à un an. Cet intervalle est largement suffisant pour permettre aux intéressés de prendre les mesures utiles à la conservation de leurs droits.

Ceci établi, et si l'on veut reconnaître avec nous que les motifs qui ont inspiré les auteurs de la loi de 1891 ne sont plus ceux qu'indique Valin, nous demanderons, à notre tour, quelles raisons sérieuses on pourrait invoquer pour soustraire à la prescription nouvelle, comme le font la Cour de Cassation et M. Lyon-Caen, en arguant d'ailleurs de motifs différents, les actions en indemnité pour dommages corporels. Nous avouons n'en trouver aucune. Le texte de la loi fait-il la distinction ? Nullement. « Toutes actions en indemnité... » dit le nouvel article 436. Le besoin de célérité ne se ferait-il pas autant sentir, à l'égard de ces créances, qu'à l'égard de celles des

propriétaires des navires ou des chargeurs ? Et pourquoi donc en serait-il ainsi ? Est-ce que l'intérêt général n'exige pas que toutes les actions nées du sinistre soient liquidées en même temps et rapidement, que ces actions appartiennent à des négociants ou à des passagers ?

Ne trouve-t-on pas enfin qu'il est bizarre de voir une personne blessée dans un abordage, réfléchir *plus de deux ans*, comme le fit Mme Bernard, dans l'espèce rapportée plus haut, avant de se décider à assigner la Compagnie responsable de l'événement ? Et si, réellement, le législateur moderne cherche à déjouer des calculs plus ou moins louches de la part des plaideurs, ne serait-ce pas dans un silence si prolongé, précédent l'exercice de l'action, qu'il faudrait chercher ces calculs, plutôt que dans la possibilité de fraude à laquelle Valin fait allusion ? Nous serions, pour ce qui nous concerne, assez porté à le croire, et cette considération ne fait que nous confirmer dans notre opinion.

APPENDICE

Recours contre les Assureurs.

Nous ne saurions mieux terminer la première partie de notre étude qu'en rappelant les divers recours contre les assureurs qu'un abordage est susceptible de provoquer. Rarement, en effet, les bienfaits de l'assurance se manifestent d'une façon plus éclatante qu'en cette matière. Nous avons vu combien était illusoire, dans la plupart des cas, le recours des différentes victimes de la collision, propriétaires de la cargaison, chargeurs ou passagers, soit par le fait de la loi, soit surtout par celui de la jurisprudence qui, en validant les clauses d'exonération, aggrave encore la rigueur de la loi. A tous, l'assurance procure un moyen facile et certain de remédier à cette situation et leur permet d'être indemnisés de leurs pertes et dommages, dans la plus large mesure possible, moyennant un sacrifice minime.

Nous ne pouvons songer, à notre grand regret du reste, à nous étendre trop longuement sur cette question et à entreprendre une étude complète de l'assurance maritime et de son fonctionnement. Ce n'est

qu'à titre secondaire et accessoire que, traitant de l'abordage, nous sommes amené à en parler. Aussi le ferons-nous brièvement. Nous croyons cependant utile, avant d'examiner les divers recours contre les assureurs qu'une collision peut entraîner, de rappeler, en quelques lignes, les particularités que présente l'assurance maritime.

On sait que cette institution est très ancienne; certains jurisconsultes prétendent même en trouver des vestiges dans le droit romain. Le premier document qui la règlementa, en France, fut un édit d'Henri II, au seizième siècle; le *Guidon de la Mer* contient également quelques dispositions qui la concernent. Mais l'assurance ne devait réellement se développer qu'avec les sociétés commerciales, c'est-à-dire au dix-septième siècle. Aussi l'Ordonnance de 1681 contient-elle de nombreuses dispositions relatives à cet objet, et, à son tour, le législateur de 1807 lui consacra un des principaux chapitres du Code de commerce (art. 332 à 409).

De tout temps, on paraît avoir distingué l'assurance sur *corps* de l'assurance sur *facultés*, la première étant celle du navire, et la seconde, celle de la cargaison.

Il y avait jadis, chez nous, autant de modes d'assurances que de ports; il y avait en outre un mode spécial à la place de Paris. Ce système entraînait une confusion regrettable dont les inconvénients se manifestaient surtout lorsque le même navire était assuré à plusieurs compagnies. Il faut dire en effet que la plupart des dispositions légales, relatives au contrat

d'assurance, ne sont ni prohibitives ni impératives. Les assureurs n'y recouraient donc que lorsque qu'il s'agissait de trancher une question non prévue par les polices locales. Elles constituaient, en quelque sorte, un modèle de police auquel il était permis de déroger.

Les assureurs décidèrent de mettre un terme à cette situation; dans ce but, ils tinrent un premier congrès en 1865, et un second, en 1873. L'accord s'obtint difficilement. Toutefois, après de longues discussions, on finit par adopter un type de police pour l'assurance sur corps, que, seuls, les assureurs du Havre et de Saint-Malo refusèrent d'accepter.

Quant à la police sur facultés, dont la formule est moins heureuse, elle ne fut adoptée qu'à Paris et à Bordeaux. On appelle ces deux documents *les polices françaises d'assurance maritime*. C'est à eux qu'il faut se référer, quand on veut étudier le fonctionnement de cette institution, quitte à s'en rapporter aux dispositions du Code de commerce pour leur interprétation.

L'article 350 de ce Code porte :

« Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, *abordage fortuit*, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et, généralement, par toutes les autres fortunes de mer. »

L'article 353 ajoute : « L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équi-

page, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire. »

Nous avons souligné les mots *abordage fortuit* de l'article 350. Le Code ne met donc pas au compte des assureurs l'abordage fautif, ni même, sans doute, l'abordage douteux. C'est une restriction grave, étant donné que, dans la plupart des cas, un abordage est dû à une imprudence ou à une négligence. Les assureurs ont heureusement comblé cette lacune. De bonne heure, l'usage prévalut pour eux de garantir les risques de tout abordage, quelle qu'en soit la nature. L'institution de l'assurance n'aurait, pour ainsi dire, aucune raison d'être, si l'assureur ne devait pas couvrir les dommages résultant de la faute de l'assuré ; en particulier, en ce qui concerne l'assurance contre l'incendie, est-ce que, neuf fois sur dix, le sinistre n'est pas dû à une imprudence de l'assuré ou de l'un de ses employés? Bien entendu, quand on dit que l'assureur prend à son compte les conséquences de la faute de l'assuré, on n'entend désigner par là que les fautes légères, car, en droit, la faute lourde est toujours assimilée au dol (1). C'est ce qui a lieu notamment en matière d'assurance maritime. En conséquence, l'article premier des polices françaises, tant sur corps que sur facultés, est ainsi conçu :

« Article premier.— Sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré (ou aux choses assurées) par tempête, naufrage, échouement, *abordage*, changement forcé de route

(1) Marseille, 9 avril 1900, J. de Mars., 1900, 1, 224.

ou de voyage, jet, feu, explosion, pillage, piraterie et baraterie, et généralement tous accidents et fortunes de mer. »

D'où il résulte que les assureurs répondent, dans tous les cas, des dommages provenant d'une collision, à l'égard des propriétaires de navires, comme à celui des chargeurs, quel que soit d'ailleurs le caractère de l'abordage (1).

En comparant l'article 1er des polices françaises d'assurances maritimes avec l'article 363 du Code de commerce rapporté ci-dessus, on voit également que les assureurs répondent des dommages qui ont pour cause une baraterie. La clause spéciale mettant ces

(1) Une question importante a été soulevée à ce sujet. Lorsque l'abordage a été déclaré imputable à un navire, les dommages de l'autre sont-ils à la charge des assureurs qui ont traité avec les propriétaires du navire abordé ou de la cargaison de celui-ci, ou bien, à la charge des assureurs du navire abordeur ? Sans doute, les articles 1382 C. civ. et 407, § 2, C. de Com., déclarent responsable de tout le dommage résultant de l'événement le propriétaire du navire en faute, mais la question est précisément de savoir si ce dernier a le droit de se retourner pour le tout contre son assureur, ou seulement pour la part afférente à son propre navire. Le doute provient de ce que nous disons plus haut, à savoir que les assureurs des marchandises et de l'autre navire couvrent les risques de la chose, objet du contrat, quel que soit le caractère de l'abordage. Nous pensons que la solution la plus juridique est la suivante : l'armateur du navire en faute peut s'adresser pour le tout à son assureur, sauf le recours de celui-ci contre les assureurs de l'autre navire et des marchandises. (V. sur cette question : de Courcy, la baraterie de patron, *Questions de droit maritime*, 2e série, p. 1 et suiv.)

risques à la charge des assureurs, prévue par l'article 353 *in fine* est donc devenue de style. Mais que faut-il entendre par cette expression quelque peu archaïque : *barateriе?*

M. de Courcy discute longuement la question. D'après lui, une baraterie serait une faute lourde du capitaine, une infraction impardonnable aux règlements en vigueur. La jurisprudence admet, au contraire, que toute faute du capitaine, quel que soit le degré de sa gravité, est une baraterie (1). Il semble, enfin, qu'au regard des assureurs, ce terme ne serve qu'à désigner les fautes légères du capitaine, car, à la suite de l'article 1er de la police d'assurance sur corps qui met, ainsi que nous l'avons vu, les conséquences de la baraterie à la charge des assureurs, l'article 4 de ladite police porte :

« Les assureurs sont exempts, par exception et dérogation en tant que de besoin à ce qui a été dit à l'article 1er, quant à la garantie de la baraterie :

« 1° Des faits de dol et de fraude du capitaine, etc. »

La combinaison de ces deux articles peut s'interpréter de deux façons : ou bien, par baraterie, il ne faut entendre que les fautes légères, les faits de dol et de fraude (auxquels il faut assimiler la faute lourde) restant à la charge de l'assuré ; ou bien, le terme de baraterie étant considéré, ainsi que le fait la jurisprudence, comme synonyme de faute au sens large du mot, il résulterait des articles 1 et 4 de la police susvisée que les assureurs prennent à leurs

(1) Cour d'appel de Bordeaux, 14 juin 1899, Autran, XV, 302.

risques les dommages provenant de fautes légères du capitaine. Au point de vue pratique, les deux interprétations aboutissent d'ailleurs au même résultat (1).

(1) Quelques législations admettent, sauf certaines restrictions, que l'assurance de la baraterie de patron découle de plein droit du contrat : Loi belge de 1879, article 184 ; Code de commerce allemand, art. 824, § 6 ; Code de commerce hollandais, 637. En Angleterre, comme en France, la garantie des faits de baraterie découle, non de la loi, mais des polices d'assurance. Il est bon d'ailleurs de noter que le mot anglais *Barratry* signifie : « Tout acte volontaire d'une illégalité reconnue, malversation grave ou négligence criminelle, quel qu'en soit le motif, qui cause un préjudice au propriétaire ou aux affréteurs du navire ». Tribunal cantonal de Hambourg, 8 juillet 1898, Autran, XVI, 78 ; Bordeaux, 14 juin 1899, *id.*, XV, 302. (Ce dernier arrêt est relatif à un contrat passé en langue anglaise par des commerçants français. La Cour de Bordeaux décida qu'il fallait interpréter le mot *Barratry* dans le sens anglais.) La jurisprudence belge, comme la nôtre, applique cette expression à toute faute du capitaine : tribunal de commerce d'Anvers, 28 juillet 1900, Autran, XVI, 101.

DEUXIÈME PARTIE

L'ABORDAGE INTERNATIONAL

Dans la première partie de cette étude, nous avons examiné la législation et la jurisprudence françaises, relatives à l'abordage maritime. Nous avons à traiter maintenant de l'abordage entre navires de nationalité différente. Nulle question ne soulève, peut-être, autant de conflits de lois que celle-ci et ne donne lieu à autant de controverses, parmi les publicistes contemporains du droit maritime et du droit international.

Nous n'avons pas la prétention d'exposer tous les sujets de difficultés qui s'y rattachent et d'analyser tous les systèmes proposés, en ces dernières années, pour les résoudre. Nous voudrions cependant signaler au moins les questions qui donnent lieu aux principaux conflits, la façon dont ceux-ci sont habituellement tranchés et les efforts tentés, de nos jours, en vue de la création d'un Code international de l'abordage.

Mais nous devons, au préalable, passer rapidement en revue les diverses législations étrangères, relatives à l'abordage maritime.

CHAPITRE PREMIER

Législation comparée.

Nous connaissons le régime établi par la législation et la jurisprudence françaises, concernant la répartition des dommages au cas d'abordage fortuit, fautif ou mixte, d'abordage par faute commune, ou lorsqu'un pilote est à bord de l'un des navires engagés dans la collision. Le moment est venu de nous demander quelles solutions sont consacrées à l'étranger en cette matière et de comparer le système français à celui des autres nations maritimes. Nous diviserons notre chapitre en deux sections : dans la première, nous traiterons de la répartition des dommages, dans les différents cas d'abordage qui peuvent se présenter ; et dans la seconde, nous examinerons les divers systèmes en vigueur, dans la question si intéressante de la responsabilité des propriétaires de navires.

SECTION PREMIÈRE

RÉPARTITION DES DOMMAGES

I. — Abordage fortuit ou par la faute d'un capitaine. — Les règles posées par les deux premiers paragraphes de l'article 407 de notre Code de commerce, règles qui ne sont que l'expression du droit commun, se retrouvent, croyons-nous, dans toutes les législations. Il serait en effet impossible de concevoir une solution plus simple, plus équitable et, en même temps, plus conforme aux principes généraux du droit. Par conséquent, quels que soient la nationalité des navires et le lieu où ils se sont rencontrés, si l'abordage est fortuit, chacun supporte son dommage; s'il est arrivé par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

Signalons cependant, à ce propos, une disposition singulière qui se retrouve dans les codes hollandais (art. 540) et portugais (art. 1581) : lorsque l'abordage se produit entre un navire en mouvement et un navire à l'ancre, même s'il est déclaré fortuit, ces codes font supporter par le navire en mouvement la moitié du dommage du navire abordé. La loi hollandaise va même jusqu'à répartir les dommages-intérêts ainsi alloués entre le navire abordeur et sa cargaison. Rien ne justifie ces anomalies.

II. — Abordage mixte ou douteux. — La vieille

règle du partage par moitié des dommages « lorsqu'il y a doute sur les causes de l'abordage », ne se retrouve plus, en dehors du code français, que dans le Code chilien (art. 1133).

Nous devons aussi mentionner une disposition du Code de commerce hollandais (art. 538) et du Code argentin (art. 1264), aux termes de laquelle, au cas d'abordage douteux, chaque navire supporte les dommages, non pas par moitié, mais proportionnellement à sa valeur : solution qui est, en somme, moins fâcheuse que celle de notre code, mais qui est cependant loin de valoir, en droit, celle qu'ont adoptée les autres nations maritimes, c'est-à-dire l'assimilation de l'abordage douteux à l'abordage fortuit.

III. — Abordage par faute commune. — On sait que la jurisprudence française, dans le silence de la loi, décide, dans le cas d'abordage par faute commune, que le dommage doit être supporté par chaque navire, en proportion de sa faute respective, et que, s'il est impossible de déterminer le degré de cette faute, le dommage est partagé par moitié entre les deux bâtiments. En outre, nos tribunaux prononcent, dans la plupart des cas, la solidarité entre les deux capitaines coupables. Ces solutions paraissent conformes aux principes généraux.

Ce système de la jurisprudence française a été consacré par la loi belge du 21 août 1880 (art. 229) (1),

(1) Cour d'appel de Bruxelles, 27 novembre 1898, Autran, XIV, 704.

et par le Code de commerce portugais de 1888 (art 666). En Norwège, en Suède et en Danemark, la répartition des dommages est laissée à l'appréciation des tribunaux ; ce qui conduit à décider que les tribunaux tiennent compte de la gravité des fautes. Enfin, le Code roumain étant la reproduction du Code français, il est à présumer que la jurisprudence roumaine serait conforme à la jurisprudence française.

En Angleterre et aux Etats-Unis, la masse des dommages est toujours partagée par moitié, sans considération du degré respectif des fautes.

D'autre part, les Codes allemand (art. 787), hollandais (art. 535), italien (art. 662), russe, espagnol (art. 827), chilien (1130), ainsi que la jurisprudence du Mexique et du Pérou, décident que chacun supportera son dommage, sans qu'il y ait à se préoccuper du degré respectif des fautes de chacun (1). Quant aux propriétaires des marchandises et autres personnes lésées, la doctrine hollandaise semble leur refuser un recours, tandis que la jurisprudence allemande leur donne un recours solidaire.

Il existe enfin un quatrième système, celui des Codes turc et égyptien, qui fait une masse des dommages et les répartit au *prorata* de la valeur des navires.

IV. — Abordage au cas de pilotage. — Les législations relatives à cette question se rattachent à deux

(1) Le principe du système allemand a été appliqué en Grande-Bretagne jusqu'en 1875.

systèmes : le système français et le système anglais.

Rappelons les grandes lignes du système français.

Chez nous, l'emploi du pilote est, en définitive, facultatif, puisque le capitaine peut refuser ses services, en se bornant à acquitter les droits de pilotage. Dans ces conditions, la jurisprudence française a toujours considéré le pilote comme un donneur d'avis et décidé que, malgré sa présence, le capitaine conserve, avec toute l'autorité, toute la responsabilité.

Le système français est adopté aux Etats-Unis (1), en Belgique, Hollande (2), Danemark, Russie, Suède.

En Angleterre, l'organisation du pilotage a été sérieusement réglée par le *Merchant Shipping Act* de 1854 et celui de 1894. Cet *Act* détermine les districts dans lesquels le pilote est obligatoire, ainsi que les privilèges des pilotes dits « qualifiés ». L'article 633 contient la disposition suivante : « Le propriétaire ou le capitaine d'un navire ne sera responsable vis-à-vis de personne, en raison d'une perte ou d'un dommage quelconque résultant de la faute ou de l'incapacité d'un pilote qualifié, agissant dans la direction dudit navire, dans les limites d'un district où l'emploi d'un pilote qualifié est obligatoire. » La responsabilité incombe donc au pilote.

Il en est de même en Allemagne (3) et en Italie (4).

(1) Cour suprême des Etats-Unis, oct. 1876, Clunet, 1877, p. 264.

(2) Cour d'appel d'Amsterdam, 24 déc. 1885, Clunet, 1887, p. 105.

(3) Trib. Sup. hanséatique, 13 octobre 1884 et 13 nov. 1885, Autran, I, 115 et 526 ; Trib. de l'empire, 12 juillet 1886, *id.*, II, 712.

(4) Cass., de Florence, 23 mai 1876, Clunet, 1878, p. 91. V. Code italien de la marine marchande, articles 200 et 201.

De ces deux systèmes, le premier, qui est adopté chez nous, est incontestablement le meilleur. Il est certain que le capitaine ne doit jamais abdiquer le commandement suprême, même quand un pilote se trouve à bord. Par conséquent, le capitaine ne doit jamais cesser d'être responsable de la conduite du navire. Le système opposé présente en effet de grands inconvénients. Il est d'ailleurs vivement attaqué dans les pays même où il est pratiqué, notamment en Angleterre où une campagne est menée en vue de l'adoption du système français (1).

V. — Abordage au cas de remorquage. — La solution admise par la jurisprudence française sur le point de savoir lequel des deux navires, remorqueur ou remorqué, doit être rendu responsable de l'abordage entre le remorqué et un autre bâtiment, nous semble assez généralement adoptée. On tend de plus en plus à ramener cette question à une question de fait. Il appartient donc au juge de décider, suivant les circonstances, où se trouvait la direction de la traîne, et partant la responsabilité, au moment de l'accident (2).

(1) Voici comment juge le système anglais un jurisconsulte qui fait autorité en Angleterre, en matière maritime, M. Gray Hill : « Il existe des anomalies, des complexités, même des absurdités, dans bien des branches de notre législation, mais nulle part elles ne sont aussi abondantes que dans la partie qui traite de l'emploi obligatoire d'un pilote. »

(2) Il en est ainsi notamment en Angleterre, en Belgique, aux Etats-Unis, aux Pays-Bas. Autran, *C. int. de l'ab.* p. 124 et suiv.

VI. — Fins de non-recevoir et prescription. — Nous connaissons la réforme introduite en France par la loi du 14 décembre 1891. A la rigoureuse obligation de protester dans les 24 heures et d'intenter l'action dans le mois, imposée par les anciens articles 435 et 436, la loi nouvelle a substitué une prescription d'un an. Nous nous sommes demandé si cette prescription s'applique à toutes les actions qui naissent de l'abordage ou seulement à quelques-unes, et on se souvient que, contrairement à ce que décide la jurisprudence, nous estimons qu'il n'y a lieu de faire aucune distinction.

La plupart des autres nations ont également abandonné les règles des anciennes coutumes et remplacé la fin de non-recevoir par une prescription. Seulement, tandis que le délai de ladite prescription est, chez nous, d'un an, ce qui nous paraît bien suffisant, il est de deux ans en Allemagne, en Espagne, en Danemark, en Suède et en Norwège — et de trois ans en Hollande. En Grande-Bretagne, il n'existe aucun délai spécial pour la prescription des actions nées de l'abordage ; elles sont, à cet égard, soumises au droit commun. Mais les capitaines sont dans l'usage de faire une déclaration à un officier public, soit au port de destination, soit au premier port de relâche. C'est cette déclaration qu'on désigne sous le nom de *note of protest ;* elle est complétée postérieurement par des déclarations plus détaillées. Mais ces formalités ne sont pas obligatoires.

La loi belge du 21 août 1879 adopte la fin de non-recevoir des anciens articles 435 et 436. Mais, au cas

de perte totale du navire, le délai de réclamation est d'un mois, à partir du jour où les intéressés ont eu connaissance de l'évènement (1).

Le Code de commerce italien fait une distinction entre les actions pour dommages causés au navire et les actions pour dommages aux marchandises ou aux personnes. Pour ce qui est des premières, elles sont non recevables s'il n'a été fait de protestation dans les trois jours, soit devant l'autorité du lieu de l'accident, soit à la première relâche (art. 665). Ces actions sont prescrites quand elles n'ont pas été intentées dans l'année de la protestation. Le défaut de réclamation dans les trois jours ne nuit pas aux intéressés qui ne se trouvent pas sur le navire, en ce qui concerne les dommages causés aux marchandises ou aux personnes. Mais les actions sont soumises à la prescription de dix ans (art. 963) (2). Ces dispositions sont reproduites dans les Codes de commerce roumain, portugais et argentin. Dans ce dernier, le délai de la protestation est porté à cinq jours (art. 1268).

(1) Cour d'appel de Bruxelles, 5 juillet 1899, Clunet, 1900, p. 397.

(2) Cour de cassation de Turin, 13 janvier 1897, Clunet, 1897, p, 195. — Il résulte également de cet arrêt que, envers les victimes de l'abordage, les deux navires, abordeur et abordé, d'après la jurisprudence italienne, sont solidairement responsables, sans qu'il soit nécessaire à celles-ci de fournir la preuve rigoureuse d'une faute commune aux deux navires.

SECTION II

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

Cette question de la responsabilité des propriétaires de navires est de beaucoup la plus intéressante de celles qui touchent à une étude de droit comparé relative à l'abordage. C'est à son sujet que l'on rencontre le plus de divergence dans les législations positives, ce qui donne lieu de supposer que l'accord sera long à obtenir sur ce point, en vue de l'unification du droit maritime, si jamais cet accord doit être réalisé.

Les systèmes en présence se ramènent à trois : système français, système anglais et système allemand. Nous allons essayer de montrer les différences juridiques qui les séparent.

I. — Système français. — Nous avons exposé longuement dans notre première partie le régime établi chez nous par la législation et la jurisprudence. On sait que, dérogeant au principe général en vertu duquel « on est responsable de toute l'étendue du dommage commis par ses préposés, dans l'exercice de leurs fonctions », le Code de commerce admet, dans l'article 216, que le propriétaire du navire peut se libérer de ses obligations en faisant abandon à ses créanciers du navire et du fret, faculté qui lui est accessible même si le navire est irrémédiablement perdu.

En outre, on se rappelle que les armateurs trouvant encore insuffisante cette limitation légale de la responsabilité, l'ont progressivement étendue, du moins à l'égard des chargeurs et des passagers, et en fin de compte, entièrement écartée, au moyen de la clause d'exonération dont la jurisprudence est unanime à reconnaître la validité.

En somme, les traits caractéristiques du régime actuel français sont : responsabilité personnelle des propriétaires de navires, limitation légale de cette responsabilité par la faculté d'abandon, libération complète vis-à-vis des chargeurs et des passagers, par la clause d'exonération.

Le système français est aussi appliqué en Belgique, en Egypte, en Espagne.

En Italie, deux anomalies à signaler : la limitation est bien admise, en principe, à la valeur du navire et du fret (1); mais si le contrat de transport, au lieu de résulter d'un connaissement signé du capitaine, intervient à terre avec un agent de la Compagnie à laquelle appartient le navire, il n'y aurait plus de limite à la responsabilité. (Or, on sait que, en fait, c'est toujours ainsi que les choses se passent.) En outre, si une condamnation est prononcée, tous les navires appartenant à la Compagnie, alors même qu'elle n'est pas italienne, peuvent être saisis.

En Autriche, on applique le Code maritime français, depuis l'occupation de 1808, mais seulement à titre subsidiaire et comme droit coutumier. C'est à ce

(1) Gênes, 4 décembre 1899, Autran, XVI, p. 113.

titre que la responsabilité de l'armateur pour les faits du capitaine est régie conformément à l'article 216 de notre Code de commerce (1).

Mentionnons enfin que la faculté d'abandon ne s'applique pas, en Russie, aux remorqueurs, et qu'un seul Etat maritime repousse l'idée de limiter la responsabilité de l'armateur au cas d'abordage, c'est le Portugal, d'après son nouveau code. (Art. 492.) Mais il est bien entendu que la jurisprudence valide, dans ces divers pays comme chez nous, la clause d'exonération au profit des armateurs.

II. — Système anglais. — La législation anglaise, comme la nôtre, repose sur le principe de la responsabilité personnelle des propriétaires de navires; mais tandis que, en France et dans les autres Etats qui ont adopté le système français, on a imaginé la distinction entre la fortune de terre et la fortune de mer de l'armateur, et décidé que les obligations qui incombent à ce dernier, en tant que commettant du capitaine, seraient toujours acquittées exclusivement sur sa fortune de mer, en Grande-Bretagne, pareille distinction n'a jamais été admise. Est-ce à dire que, dans la législation anglaise, la responsabilité des propriétaires de navires est illimitée? Non. Un des partisans les plus autorisés du système anglais, M. Douglas Owen, dans le rapport qu'il présenta à la Conférence d'Anvers, en 1898, ne fait pas difficulté

(1) Trib. com. et marit. de Trieste, 24 juin 1900, Autran, XVI, page 194.

pour reconnaître que « les conditions et les dangers du commerce maritime sont assez exceptionnels pour justifier une atténuation aux principes ordinaires de responsabilité en matière terrestre..... Mais, ajoute le rapporteur, tandis que la Grande-Bretagne la reconnaît en limitant la portée des principes, mais sans les désavouer, les autres pays en réalité les jettent par dessus bord. La loi anglaise en effet maintient strictement la base de la responsabilité personnelle à la charge du propriétaire du navire qui a fait le mal, mais elle limite le montant pécuniaire de cette responsabilité, théoriquement, à la valeur qu'avait précisément le navire avant l'abordage » (1). Cette valeur a été fixée à huit livres sterling par tonneau de jauge, en cas de dommages purement matériels, et à quinze livres, en cas de perte de vie ou de blessures (2).

Voici quelle est l'origine de cette disposition. En 1846, un *Act* du Parlement, l'« Act de lord Campbell », décida que les familles des personnes tuées à la suite d'un délit ou d'un quasi-délit pouvaient se faire indemniser par les parties en faute. Sur les réclamations des armateurs que cet *Act* grevait lourdement, une clause spéciale fut introduite dans le *Merchant Shipping Act* de 1854, limitant la responsabilité des propriétaires de navires, en cas de perte de vie ou de propriété, à la valeur du navire et de son fret, au moment de l'abordage, étant décidé que, en cas

(1) V. rapport Douglas Owen, Autran, XIV.

(2) Haute-Cour de justice, 6 avril 1897, Clunet, 1897, p. 597.

de perte de vie, la valeur ne pourrait pas être appréciée à moins de quinze livres par tonne. Ce chiffre minimum paraît avoir été fixé sur cet argument, qu'un navire à passagers ne devait pas coûter moins de quinze livres par tonne et que, au point de vue de l'intérêt général, il n'était pas désirable d'offrir aux armateurs un motif pour se procurer à un prix inférieur des navires de ce genre.

En 1862, on remania le *Merchant Shipping Act.* On accepta cette manière de raisonner, mais on fixa à huit livres par tonneau la valeur du navire, quand il n'y avait eu que des dégâts matériels, et à quinze livres, en cas de mort ou de blessures. D'ailleurs, ce taux de quinze devint fixe au lieu d'être un minimum. On ne voit pas pourquoi une si grande différence entre les deux taux, suivant qu'il y a eu ou non des dommages personnels. Aussi les partisans du système anglais demandent-ils qu'on établisse sur une autre base le taux d'évaluation. Le taux actuel de huit a été obtenu, en divisant le tonnage total de la flotte anglaise par sa valeur totale. Il en résulte que ce système est favorable aux propriétaires de navires de grande valeur et préjudiciable à ceux des navires de faible valeur : d'où protestations de ces derniers. M. Douglas Owen propose, pour leur donner satisfaction, d'établir plusieurs catégories entre les navires. Mais, ajoute-t-il, ceci importe peu : l'essentiel est d'admettre le principe.

Remarquons, à ce propos, que la loi anglaise n'accorde à l'ayant-droit d'une personne tuée dans un abordage que la réparation strictement pécuniaire

du préjudice subi. La loi écossaise, au contraire, accorde en pareil cas, en plus du dommage matériel, une indemnité pour les souffrances morales (1).

Une autre remarque plus importante à faire à ce sujet, c'est que, d'après la jurisprudence anglaise, l'action en dommages-intérêts ouverte aux héritiers des victimes de la collision, en vertu de l'*Act* de lord Campbell, n'appartient pas aux étrangers non résidant dans le Royaume : Haute-Cour de Justice, 22 juillet 1898 (2). Voici comment s'exprima, dans cette affaire, le représentant du ministère public : « Il est de principe de notre droit que les *Acts* du Parlement ne s'appliquent pas aux étrangers, à moins qu'ils ne résident temporairement dans notre pays ou que les termes de la loi ne s'appliquent à eux d'une façon expresse..... Il faut se demander maintenant si dans l'*Act* de lord Campbell il y a quelque chose prouvant qu'on a eu l'intention de l'appliquer au profit des étrangers non résidant dans le Royaume. Je ne le crois pas. L'intention du législateur doit être recherchée dans la loi même et je n'y vois aucune intention tacite, à plus forte raison expresse, d'assurer à des étrangers résidant en dehors des limites de notre juridiction le droit d'exercer une action que les sujets anglais eux-mêmes n'avaient pas avant le vote de la loi. »

Cette conception égoïste soulève des protestations

(1) Cour de session d'Edimbourg, 12 novembre 1897, Autran, XIII, 678, Clunet, 1900, 166.

(2) Clunet, 1900, p. 166.

universelles. On a peine à concevoir, dans l'état actuel du droit des gens, qu'un Etat refuse une indemnité aux héritiers de la victime d'une catastrophe, pour cela seul que cette victime était étrangère. Combien on reconnaît là l'esprit étroit et exclusif du peuple anglais !

Nous ne saurions mieux qualifier la jurisprudence inaugurée par la décision de la Cour de Justice que nous venons de citer, qu'en rapportant un autre arrêt, celui-là émané de notre Cour d'appel d'Aix, et relatif à la même question. Il s'agissait d'un abordage survenu entre un navire français et un navire anglais ; celui-ci ayant été déclaré responsable, la Cour avait décidé que la responsabilité de ses propriétaires devait être appréciée d'après la loi anglaise. Sur quoi, les dits propriétaires d'arguer de l'arrêt de la Haute Cour que nous venons de rapporter, pour soutenir que, en vertu de l'*Act* de lord Campbell, ils ne devaient aucune indemnité aux victimes de la collision qui n'étaient pas de nationalité anglaise, ou qui, du moins, n'avaient pas leur résidence dans le Royaume. Voici en quels termes la Cour d'Aix, dans son arrêt du 23 janvier 1899 (1), flétrit ce moyen de défense :

« Considérant... qu'ils (les armateurs et propriétaires anglais) arguent d'une prétendue disposition de la loi anglaise, loi qui leur est seule applicable comme étant celle du pavillon, puisque l'abordage a eu lieu en haute mer, aux termes de laquelle les

(1) Journal de Marseille, 1900, I, 181.

étrangers non domiciliés ou résidant dans le Royaume-Uni ne seraient point recevables à agir contre les propriétaires du navire, en réparation du préjudice à eux causé par la mort d'un membre de leur famille, qui a péri dans un abordage dont ils assument la responsabilité ;

« Considérant que les appelants sont heureusement impuissants à produire le texte d'une *législation qui, si elle existait, mettrait au ban des nations civilisées celle qui aurait eu le triste courage de la créer ;* qu'ils se fondent sur une décision unique et récente d'une Cour de Justice, à laquelle on ne saurait reconnaître force de loi, qui ne vaut que comme interprétation et que l'on peut espérer ne pas devoir être suivie ; que la section première de l'*Act* de lord Campbell proclame au contraire la responsabilité de l'auteur de la faute en cas de mort, et qu'il suffit que le principe en soit reconnu pour que la Cour en puisse faire ressortir les conséquences qu'il renferme ; mais qu'à supposer qu'il fût réellement possible aux appelants d'invoquer un précédent comme l'équivalent d'un document législatif, *son inapplicabilité par les tribunaux français ne saurait être douteuse, car il serait en opposition flagrante avec les principes les plus élémentaires et les plus certains de notre droit national public, et devrait être déclaré non seulement contraire à nos lois, mais encore aux règles intimes de la conscience universelle, c'est-à-dire aux bonnes mœurs.* »

De pareils arrêts honorent les magistrats qui les rendent. Certes, le respect des législations étrangères doit, autant que possible, s'imposer à nos tribu-

naux, lorsqu'ils sont appelés, comme dans l'espèce précédente, à en faire l'application. Mais ce respect doit céder devant celui, autrement noble, qui est dû à la probité et à la morale ; le tempérament généreux de notre nation ne supporterait pas de voir les tribunaux français sanctionner des dispositions de lois étrangères aussi odieuses que celle qui nous occupe. Il y a des limites que des juges, conscients de leur haute mission, ne doivent pas franchir. C'est ce que proclame la Cour d'Aix dans les termes éloquents que nous venons de rapporter.

Peu nous importe après cela, que l'interprétation de l'*Act* de lord Campbell, donnée par cette Cour, soit ou non plus exacte que celle de la Haute-Cour de Justice anglaise. Ce document législatif, dans la pensée de ses auteurs, devait-il s'appliquer ou non aux étrangers? Ce n'est pas à nous qu'il appartient de résoudre cette question. Il nous suffit de constater qu'un représentant, sans doute autorisé, du ministère public, en Angleterre, a déclaré qu'à ses yeux, il n'y a aucun motif ni *exprès* ni *tacite* pour admettre l'affirmative, et que la Haute-Cour devant laquelle il parlait s'est rangée à cet avis. Nous le répétons, tout l'orgueil et l'égoïsme britanniques se retrouvent dans cet arrêt.

III.— Système allemand.— Dans les deux premiers systèmes que nous venons d'analyser, la responsabilité du propriétaire de navire, comme celle de tout commettant, est une responsabilité personnelle. Dans les législations allemande et scandinave, cette res-

ponsabilité est réelle. Le propriétaire n'est tenu que sur le navire et le fret, son accessoire. L'article 452 du Code de commerce allemand porte en effet :

« L'armateur n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le navire et sur le fret :

« 1° Lorsque l'action est fondée sur un acte que le capitaine a fait en sa qualité et en vertu de son autorité légale, mais non en vertu d'un mandat spécial ;

« 2° Lorsqu'elle a pour point de départ, soit le non accomplissement, soit l'accomplissement incomplet ou défectueux d'un contrat passé par l'armateur, en tant que l'exécution de la convention a fait partie des obligations de services du capitaine et sans qu'il y ait lieu de distinguer si le non accomplissement ou l'accomplissement incomplet ou défectueux est dû ou non à la faute d'une personne de l'équipage ;

« 3° Lorsque l'action est basée sur la faute d'une personne de l'équipage.

« Toutefois, le présent article ne s'appliquera pas dans les cas prévus sous les numéros 1 et 2, lorsque l'armateur aura commis lui-même une faute dans l'accomplissement de ses obligations contractuelles ou aura lui-même garanti spécialement l'exécution des conventions. »

Le système allemand se retrouve dans le Code maritime suédois de 1891 (chapitre I^er^, art. 7), en Danemark et en Norwège, depuis 1683 et 1687, en vertu du Code de Chrétien V.

Mentionnons enfin que dans la législation russe, l'armateur n'apparaît pas non plus comme responsable des actes du capitaine comme prèposant. Il n'est responsable que comme caution, en cas d'insolvabilité du capitaine (Code de commerce russe, art. 253 et 254).

CHAPITRE II

Compétence internationale.

La question de la compétence, en matière d'abordage international, doit être envisagée à un double point de vue. Il faut se demander, en premier lieu, quel tribunal doit être saisi des actions qui naissent de la collision et, ensuite, quelle loi ce tribunal doit appliquer.

La solution de ces questions varie suivant que l'abordage s'est produit en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un Etat. Il importe donc de bien connaître le lieu de la collision avant d'engager une instance. On sait qu'on entend par mer *territoriale* ou *juridictionnelle* d'un Etat « la bande de l'Océan qui entoure et enceint les côtes du territoire continental ou insulaire et sur laquelle l'Etat peut, du rivage que baignent les eaux de cette mer, faire respecter sa puissance (1) ».

(1) Bonfils : *Manuel de droit international public* nº 491, p. 260.

Les législations de plusieurs Etats et des conventions internationales ont fixé les limites de la mer territoriale à 3 milles marins soit, le mille marin étant de 1852 mètres, à une distance de 5,556 mètres (1).

En présence des perfectionnements réalisés chaque jour dans l'artillerie et de l'emploi des canons modernes à très longue portée, on propose de reculer les limites adoptées par les traités. D'ailleurs, quelques Etats ont, par leurs lois particulières ou par traités, fixé d'autres limites. Ainsi, pour l'Espagne, la largeur de la mer territoriale est de 6 lieues (2).

(1) V. pour l'Angleterre : le *Territorial Waters act*, de 1878 ; la loi française du 2 mars 1898, relative à la pêche sur les côtes de France et d'Algérie, les conventions entre Angleterre et France du 11 novembre 1876, entre Allemagne et Angleterre de décembre 1874, de La Haye, du 6 mai 1882. La convention de Constantinople du 29 octobre 1888, relative au canal de Suez, signée de l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Russie, la Turquie.— V. aussi trib. civ. de Naples, 5 juin 1899, Autran, XV, 524 ; C. d'ap. de Gênes, 10 décembre 1894, S., 1896, IV, 9 ; Anvers, 6 juin 1885, Autran, I, p. 252 ; 7 juin 1892, Clunet, 1894, p. 913 ; trib. Emp. d'Allem., 9 juillet 1892, *id.*, 1893, p. 902 ; Cass. franç., 18 juillet 1895, S., 1895, I, 305 (avec note de M. Lyon-Caen) ; Marseille, 21 décembre 1900, J. de Marseille, 1901, I, 88. — V. Desjardins, V, 1121.

(2) V. aussi traité anglo-américain du 28 octobre 1818 et loi belge du 7 juin 1832.

SECTION PREMIÈRE

DÉTERMINATION DU TRIBUNAL COMPÉTENT

La règle *actor sequitur forum rei* est universellement admise. Par conséquent, quelle que soit la nationalité du demandeur et en quelque lieu que l'abordage se soit produit, l'action peut toujours être portée devant le tribunal du domicile du défendeur (1).

Parfois aussi, le demandeur peut s'adresser aux tribunaux de sa nation, comme cela a lieu en France en vertu de l'article 14 du Code civil. D'autre part, en matière spéciale d'abordage, la législation ou la jurisprudence admettent, dans certains pays, la compétence de tribunaux autres que celui du domicile du défendeur. Nous savons qu'il en est ainsi en France, en vertu de la loi du 14 décembre 1897 qui, outre la compétence de ce dernier tribunal, proclame celle du tribunal du port où soit l'un soit l'autre des navires s'est en premier lieu réfugié, et celle du tribunal dans l'arrondissement duquel la collision s'est produite. Le Code de commerce portugais accorde l'option entre le tribunal du domicile du défendeur, celui du port d'attache du navire abordeur, le tribunal du port dans les eaux duquel l'abor-

(1) Tribunal de commerce d'Anvers, 11 mars 1897, Autran, XIII, p. 172.

dage a eu lieu, enfin le tribunal dans l'arrondissement duquel le navire abordeur a été trouvé (art. 675). D'après la jurisprudence anglaise, l'affaire est portée devant le tribunal du port où le navire peut être saisi. Les codes de commerce italien (art. 873) et roumain (892) admettent la compétence du tribunal du lieu de l'événement, du lieu le plus voisin ou du lieu de destination (1).

Enfin, si l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales d'une autre puissance, la tendance des auteurs et de la jurisprudence, en France comme à l'étranger, est de permettre au demandeur d'agir devant les tribunaux de cette puissance (2). L'abordage, dit-on, est un quasi-délit qui doit ressortir aux tribunaux de la nation dans les eaux de laquelle il s'est produit. Cette manière de voir est d'ailleurs discutée. Un parti important de la doctrine soutient

(1) Trib. de Sarzane, 18 novembre 1898, Autran, XIV, 560.

(2) Trib. de com. du Havre, 13 juin 1892, Autran, VIII, 79 ; Cour d'appel de Caen, 23 juin 1897, *id.*, XIII, 252 ; Cass., 24 novembre 1897, *id.*, XIII, 501 ; Trib. arbitral d'Anvers, 30 octobre 1897, *id.*, XIII, 695. — Rappelons que c'est aux tribunaux mixtes d'Egypte qu'il appartient de statuer sur les abordages qui se produisent dans le canal de Suez. Le principe en a été affirmé le 5 mars 1877, par le tribunal d'Ismaïlia (Clunet, 1878, p. 168). Ce tribunal fonde sa compétence sur ce fait que le canal maritime de Suez, qui appartient maintenant au domaine de la mer, n'en est pas moins une partie du domaine public de l'Egypte sur lequel le gouvernement égyptien, avec l'assentiment du Sultan, a concédé à la Compagnie du canal une partie de l'exercice de sa suzeraineté. C'est là un exemple remarquable de compétence territoriale : Cour d'Alexandrie, 3 mars 1897, Autran, XIII, 198.

que les tribunaux d'un Etat ne doivent pas connaître de litiges survenus entre étrangers. D'après d'autres auteurs, au contraire, le droit de l'Etat, en cas pareil, est absolu, la justice étant un devoir social que les tribunaux doivent à tous, nationaux ou étrangers.

Le système de la jurisprudence française est transactionnel. Elle s'appuie sur ce qu'aucun texte ne défend à nos tribunaux de statuer entre étrangers et sur ce que l'incompétence en matière d'extranéité, tenant à la qualité personnelle des parties en cause et non à la nature de la contestation, n'est point une incompétence *ratione materiæ* mais *ratione personæ*. La conséquence de ce système est que les plaideurs étrangers peuvent, d'un commun accord, saisir les tribunaux étrangers ou proroger leur juridiction, mais que ceux-ci peuvent, à leur gré, retenir la connaissance de l'affaire ou la renvoyer au juge naturel des parties (1).

En Belgique, la jurisprudence restreint la compétence des tribunaux entre étrangers aux seules mesures conservatoires et urgentes (2).

Ces règles générales établies, envisageons les hypothèses qui peuvent se présenter.

(1) Cass., 5 mars 1879, D., 1880, I, 9 ; Douai, 29 janvier 1890, Clunet, 1892, 903 ; Cass., 4 février 1891, Clunet, 1891, 171 ; Trib. comm. le Havre, 13 juin 1892, Autran, VIII, 79; Paris, 12 décembre 1893, Clunet, 1894, 116.

(2) Anvers, 1er août 1885, Autran, I, 396 et 26 février 1891, Clunet, 1893, 942.

I. — Navire de commerce français abordé. — a) *Abordage dans les eaux territoriales françaises.* — Le demandeur français a le choix entre les tribunaux suivants :

1° Tribunaux nationaux du défendeur (celui de son domicile, dans tous les cas) ;

2° Tribunal du port français dans lequel soit l'un soit l'autre des navires s'est en premier lieu réfugié;

3° Tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

b) *Abordage dans les eaux territoriales du navire abordeur.* — L'action peut être portée soit devant les tribunaux du navire abordeur, soit devant les tribunaux français à qui le dernier paragraphe de l'article 14, C. civ., attribue compétence.

Les étrangers peuvent, en effet, être actionnés devant les tribunaux de France, pour les obligations par eux contractées en pays étranger, envers des Français.

c) *Abordage dans les eaux territoriales d'une tierce puissance.* — Le demandeur français peut encore s'adresser aux mêmes tribunaux que dans le cas précédent; il pourra aussi, si la jurisprudence de la nation dans laquelle la collision s'est produite admet le principe de la compétence territoriale, saisir le tribunal dans le ressort duquel l'abordage a eu lieu.

d) *Abordage en pleine mer.* — Dans ce dernier cas, les tribunaux nationaux du navire abordeur ont compétence personnelle; les tribunaux français peuvent être saisis, par application de l'article 14, paragra-

phe 2 du Code civil. Enfin, suivant le port de relâche du défendeur, le demandeur a encore le droit de l'assigner devant le tribunal de ce port.

II. — Navire de commerce français abordeur. — Les solutions que nous venons d'indiquer sont renversées, mais elles ne cessent pas d'être vraies dans le cas où le propriétaire français est défendeur à l'instance. Il pourra être traduit devant les tribunaux français, en vertu de l'article 15 du Code civil, combiné avec l'article 407, alinéa nouveau, Code de commerce, ou devant les tribunaux du demandeur, si la législation ou la jurisprudence de la nation à laquelle ils appartiennent leur permet de connaître de ces sortes de litiges (1).

En somme, dans beaucoup de cas, le demandeur a le choix entre plusieurs tribunaux de différentes nationalités. Cela détermine souvent des conflits, lorsque les deux parties entendent se rendre responsables de l'événement, et qu'en fait il est établi que l'abordage est dû à la faute commune. Il arrive alors que les deux tribunaux saisis se déclarent compétents.

(1) Tribunal de Gênes, 13 février 1893, Clunet, 1897, p. 196.— L'article 105 du Code de procédure civile italienne permet, en effet, par application du principe de rétorsion, de citer en Italie l'étranger, même s'il n'y a ni domicile ni résidence, toutes les fois que cela peut se faire par réciprocité. Cette disposition est évidemment applicable aux défendeurs français contre lesquels on peut faire valoir la disposition de l'article 14. La jurisprudence italienne étend l'article 105 aux obligations naissant de délits ou de quasi-délits.

C'est pour remédier à cette situation que l'on propose de reconnaître dans les abordages entre navires de nationalité différente la compétence exclusive des tribunaux nationaux du navire abordeur ; ces tribunaux connaîtraient seuls de l'action en indemnité, et le capitaine du navire abordé ne pourrait, au lieu de l'abordage ou au premier port de relâche, que requérir des mesures conservatoires et urgentes : demander caution, faire entendre son équipage, déposer son rapport de mer et faire constater ses avaries.

III. — Abordages entre navires de guerre. — Il peut arriver qu'une collision se produise entre un navire de guerre et un navire de commerce, ou entre deux navires de guerre de nationalité différente.

Dans le premier cas, si le navire de commerce est l'abordeur, on applique les règles précédentes, au point de vue de la compétence. Mais si le défendeur est le navire de guerre ou si les deux vaisseaux entrés en collision sont des navires de guerre, la situation est toute différente. Cela tient au bénéfice *d'exterritorialité* dont ces bâtiments jouissent en temps de paix (1) : portions de la force armée de l'Etat dont ils relèvent, ils sont exempts de la juridiction de l'Etat dans les eaux duquel ils se trouvent, et ne sont justiciables que des tribunaux de leur nation. L'incompétence des tribunaux étrangers, en cette matière, tient aussi à l'immunité de juridiction que peuvent invoquer les Etats dont les vaisseaux de guerre portent le

(1) Lyon-Caen et Renault, tome VI, nº 1053.

pavillon. Cette immunité de juridiction s'explique par un double motif : le premier, c'est que tous les Etats sont égaux et qu'en citer un devant un tribunal étranger, ce serait lui imposer une dépendance et le mettre en face d'un autre Etat dans une condition d'obéissance et d'infériorité ; le second, c'est que le jugement qui serait prononcé contre une puissance étrangère ne pourrait pas s'exécuter.

Les règles applicables aux navires de guerre le sont aussi :

a) Aux bâtiments n'appartenant pas à la marine militaire mais à bord desquels se trouvent des souverains étrangers ou leurs représentants et destinés à les conduire ;

b) Aux vaisseaux qui transportent des troupes, sous le commandement d'officiers de la marine de guerre ;

c) Aux navires qui, sans être la propriété de l'Etat, sont loués ou affrétés par lui pour assurer divers services, notamment les services postaux (1)

SECTION II

LOI APPLICABLE

Il ne suffit pas de déterminer le tribunal compétent en matière d'abordage maritime, il faut encore re-

(1) Les navires affectés à des services postaux ne peuvent être saisis à la requête des particuliers : Aix, 3 août 1885, Autran, I,

chercher quelle loi ce tribunal doit appliquer. Remarquons, dès l'abord, que cette question ne se pose que pour ce qui est relatif à la répartition des dommages, car la jurisprudence de toutes les nations maritimes reconnaît aujourd'hui que l'étendue de la responsabilité de l'armateur vis-à-vis de son capitaine doit toujours être réglée d'après la loi personnelle de l'armateur (1). Le mandat qui les lie l'un à l'autre n'intéresse qu'eux seuls. C'est une *res inter alios acta* pour les victimes de la collision. Quel que soit le tribunal saisi, il devra donc s'en référer toujours, à ce point de vue, à la loi du pavillon du navire abordeur (2).

p. 225. L'Etat au contraire pourrait faire pratiquer une saisie en son nom, à raison d'une contravention commise par le capitaine : Marseille, 27 mai 1887, Autran, III, 305.

(1) Aix, 23 janvier 1899, Autran, XV, p. 42, J. de Marseille, 1900, 1, 181 ; Trib. civ. de Naples, 5 juin 1899, Autran, XV, 524; Cass. française, 10 juin 1895, *id.*, XI, 294; Trib. de comm. de Marseille, 15 juin 1898, Clunet, 1899, 101 ; Bordeaux, 24 juin 1896, Autran, XII, 431. Lyon-Caen et Renault, 1052. — *Contrà* : Cour d'appel de Caen, 23 juin 1897, Autran, XIII, 282.

(2) A cette question se rattache celle de savoir si la faculté d'abandon est accessible aux propriétaires de navires étrangers par cela seul qu'ils sont assignés devant un tribunal français. Nous constatons, à ce sujet, une certaine divergence dans notre jurisprudence. Le tribunal de commerce de Marseille s'est, par deux fois, récemment prononcé pour la négative : Marseille, 15 juin 1898, Clunet, 1899, 101 et 21 décembre 1900, Journal de Marseille, 1901, 1, 88. « Attendu, dit ce dernier jugement, que le droit résultant du dit article (art. 216) n'appartient pas au propriétaire d'un navire étranger par cela seul qu'il est assigné devant un tribunal français; que la responsabilité du propriétaire du navire, à raison des faits du

Voyons maintenant quelle loi il devra suivre lorsqu'il sera appelé à faire la répartition des dommages.

En l'absence de toute règle permettant de trancher cette question, on n'a pas proposé moins de cinq systèmes, ou du moins ceux qu'on a proposés se ramènent à cinq principaux, car chacun d'eux comporte des variantes. Nous allons les passer rapidement en revue, après quoi, nous rechercherons celui ou ceux qui paraissent prévaloir dans la pratique.

a) *Loi du lieu de l'abordage ou* lex loci. — L'application de la *lex loci* n'est possible que si l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales ; elle ne se conçoit pas lorsque la collision a eu lieu en haute

capitaine, doit être déterminée d'après la loi du pays auquel appartient le navire, en vertu du principe connu sous le nom de *loi du pavillon...* » Nous ne croyons pas que le point de vue auquel se place le tribunal de commerce de Marseille soit le vrai. La loi du pavillon ne doit régler que les rapports respectifs du capitaine et du propriétaire du navire, en vertu du contrat qui les lie et qui n'intéresse qu'eux seuls. Mais, l'étendue de la responsabilité du propriétaire une fois établie par ce moyen, nous pensons que l'armateur, quelle que soit sa nationalité, peut se prévaloir de la faculté d'abandon envers les victimes de la collision ; celles-ci en effet sont de simples créanciers, étrangers au contrat qui lie le propriétaire du navire au capitaine, et n'ayant dès lors aucun droit pour invoquer à leur profit les conséquences de ce contrat. La jurisprudence de la Cour de Cassation et des cours d'appel est d'ailleurs fixée en ce sens : Cass., 18 juin 1895, Clunet, 1896, 130 ; *id.*, 24 novembre 1897, Autran, XIII, 501 ; *id.*, 31 juillet 1899, Clunet, 1900, 48 ; Cour d'appel de Caen, 23 juin 1897, Autran, XIII, 282 ; Poitiers, 28 février 1900, *id.*, XVI, 23.

mer. L'obligation de supporter les dommages résultant de l'abordage est une obligation légale, et, pour déterminer quelles obligations légales naissent d'un fait, il faut s'adresser à la loi du pays sur le territoire duquel ce fait s'est accompli ; d'autre part, les protestations et autres actes conservatoires sont des formalités de procédure, soumises comme telles à la loi territoriale, en vertu de la règle *locus regit actum*.

b) *Loi du tribunal saisi ou* lex fori. — Dans cette opinion, la législation applicable en matière d'abordage est la loi du tribunal saisi, en quelque endroit que l'événement ait eu lieu. On ne peut pas, dit-on, forcer des magistrats, surtout des juges consulaires, à connaître toutes les législations et on ne peut les contraindre à appliquer d'autres lois que celles de leur pays. D'ailleurs, ajoute-t-on, il y a entre le tribunal saisi et la législation applicable une intimité si étroite, une corrélation si nécessaire, que l'adoption de l'un entraîne fatalement l'adoption de l'autre.

c) *Loi du pavillon du navire abordeur*. — Les partisans de ce système s'appuient sur la considération suivante : de même que, dans le doute et dans toutes les hypothèses, le tribunal du domicile du défendeur est toujours compétent, de même la loi de l'abordeur, c'est-à-dire celle du défendeur, doit toujours être appliquée.

d) *Loi du pavillon du navire abordé*. — Cette théorie a été notamment soutenue par M. Desjardins :

« Entre l'auteur et la victime d'un délit, dit-il, je n'hésite pas ; l'abordeur peut être assurément tenu, le cas échéant, au delà de ses prévisions ; mais mieux vaut déjouer ses calculs que ceux de l'abordé. Ce dernier, s'il a prévu le sinistre, a dû compter sur une réparation conforme à son propre statut et régler sa conduite en conséquence. Que s'il lui avait été plus avantageux de revendiquer la loi du navire abordeur, on ne lui permettrait pas de s'en prévaloir; il ne peut réclamer un meilleur traitement que s'il avait été heurté par un bâtiment naviguant sous son propre pavillon (1). »

e) *Loi la plus favorable au défendeur.* — A défaut de loi internationale, dit-on, il n'y a pas plus de raison d'appliquer la loi du navire abordeur que celle du navire abordé. Le juge doit alors s'inspirer du principe d'équité, inscrit dans toutes les législations modernes, d'après lequel il faut toujours se rattacher à la solution la plus favorable au défendeur.

Tels sont les principaux systèmes proposés. Voyons comment, dans la pratique, il y a possibilité de les appliquer. Il faut distinguer suivant que l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales d'une nation ou en pleine mer.

I. — Abordage dans les eaux territoriales d'une nation. — Lorsque l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales d'une nation, on s'accorde généralement à admettre l'application de la loi de ce pays,

(1) Desjardins, V, p. 119.

la *lex loci*, quelle que soit la nationalité des navires. L'obligation de supporter les dommages provenant d'un abordage dérive soit d'un délit ou d'un quasi-délit (abordage fautif), soit de la loi (abordage douteux). Or, les obligations délictuelles, quasi-délictuelles et légales sont régies par la loi du lieu d'où l'on prétend les faire résulter (1).

Ce système a été formellement consacré par la loi anglaise de 1862 (25 et 26 Victoria, chap. 63, art. 57) et par le Code de commerce portugais (art. 674, § 1). La jurisprudence belge (2) et allemande est également en ce sens (3).

Nos tribunaux qui font aussi application de ce système, lorsque l'abordage s'est produit dans les eaux françaises (4), hésitent à l'appliquer lorsque la collision a eu lieu dans les eaux d'un Etat étranger, surtout lorsque le défendeur est un Français. Cette méfiance à l'égard des juridictions étrangères n'a plus aujourd'hui de raison d'être. Elle pourrait finir par déterminer celles-ci à refuser l'application de la loi

(1) Lyon-Caen et Renault, VI, nº 1048.

(2) Tribunal arbitral d'Anvers, 30 octobre 1897, Clunet, 1898, p. 85 et 22 juin 1898, Autran, XIV, 212 ; Trib. civ. de Bruxelles, 2 janvier 1897, Clunet, 1899, 860.

(3) Il semble que par contre la législation italienne, ainsi que celle des Etats-Unis, appliquent en pareil cas la loi du tribunal saisi : Cour du district Nord de Washington, 17 juin 1899, Autran, XV, 243 ; Trib. civil de Naples, 5 juin 1899, *id.*, XV, 524.

(4) Cass., 18 juillet 1895, Clunet, 1896, p. 130 ; Caen, 23 juin 1897, Clunet, 1897, p. 775, Autran, XIII, 292.

française à des abordages survenus dans nos ports ou dans nos rades.

II.— Abordage en pleine mer. – Si les navires qui se sont rencontrés en pleine mer appartiennent à la même nationalité, il est naturel que le tribunal saisi, quel qu'il soit, règle les dommages d'après leur loi nationale (1). Mais, s'ils naviguent sous des pavillons différents, la question est beaucoup plus complexe.

Appliquera-t-on la loi du tribunal saisi? Cette solution ne compte guère de partisans, car on fait remarquer que l'argument tiré de l'ignorance du juge touchant une législation autre que la sienne n'a pas grande portée. Il arrive souvent d'ailleurs que les tribunaux doivent appliquer les lois étrangères; il en est ainsi notamment dans l'hypothèse précédente, celle d'une affaire d'abordage entre deux bâtiments de même nationalité, déférée à la juridiction d'un autre Etat.

Le système de M. Desjardins ne semble pas non plus rallier beaucoup de suffrages. On peut, en effet, lui reprocher de manquer de base juridique. Et, d'autre part, il lui arriverait souvent dans la pratique d'aller contre son but, qui est l'équité, car la loi du demandeur n'est pas nécessairement celle qui lui est la plus favorable.

Deux systèmes restent donc en présence : celui d'après lequel la loi applicable est celle du défen-

(1) Cour de session d'Edimbourg, 12 novembre 1897, Clunet, 1900, p. 166.

deur (1), et celui qui décide qu'il faut toujours suivre la loi la plus favorable au défendeur. Le premier est peut-être plus juridique, le second, à coup sûr, est plus équitable.

Entre les deux, nous donnerions volontiers la préférence au premier, car nous admettrions difficilement qu'un plaideur se plaigne de l'application faite contre lui d'une loi qui, en somme, est la sienne. Mais une considération pratique nous fait abandonner ce système : Si les deux parties entendent se rendre réciproquement responsables de l'événement, et si, en fait, il est démontré que l'abordage est dû à la faute commune des deux navires, lequel des deux faut-il considérer comme défendeur, et par suite quelle loi faudra-t-il appliquer ?

Pareil inconvénient ne doit pas se produire dans le second système. En effet, si l'abordage doit être imputé aux deux navires, le juge n'a qu'à rechercher laquelle des deux lois est, en définitive, la plus favorable à l'abordeur et comme l'un et l'autre doivent, dans une certaine mesure, être considérés comme abordeurs, il n'y a qu'à régler la répartition des dommages, suivant cette loi.

Ce dernier système, qui est celui que préconisent MM. Lyon-Caen et Renault (2), est formellement consacré par le Code de commerce portugais, dans les termes suivants : « En haute mer, entre navires

(1) Cass. française, 4 novembre 1891, S., 1892, 1, 69; Cour d'appel de Gênes, 10 décembre 1894, S., 1896, IV, 9.

(2) Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1050.

de nationalité différente, chacun d'eux est obligé conformément aux dispositions de la loi de son pavillon, sans pouvoir recevoir plus que cette loi ne lui accorde » (article 674, § 3). Sous une formule un peu équivoque, ce texte reproduit le système de MM. Lyon-Caen et Renault et conduit à l'application, dans toutes les hypothèses, de la loi la plus favorable au défendeur. Supposons, en effet, qu'il s'agisse d'un abordage douteux entre un navire belge et un navire français. La loi belge assimile l'abordage douteux à l'abordage fortuit, donc le navire belge n'aura pas d'action contre le navire français; et comme, d'autre part, si le navire français avait une action contre le navire belge, l'abordage cesserait d'être fortuit au regard de ce dernier, il s'ensuit que le navire français n'a, lui non plus, aucun recours contre l'autre : l'abordage est donc vis-à-vis des deux traité comme fortuit. Même raisonnement, s'il s'agit d'un abordage par faute commune entre un navire français et un navire allemand : pas d'action parce que le Code de commerce allemand admet que, en cas pareil, chacun supporte son dommage. On voit donc que le système du Code portugais est basé sur cette idée qu'il faut toujours suivre la loi la plus favorable au défendeur.

Remarquons, d'ailleurs, qu'il y aurait lieu d'appliquer les mêmes règles aux propriétaires des marchandises, aux passagers, ainsi qu'aux propriétaires des bâtiments. Il est naturel de supposer, disent MM. Lyon-Caen et Renault, que ces différentes personnes ont entendu se soumettre aux lois du pays du

navire sur lesquels elles font transporter leurs marchandises ou sont transportées elles-mêmes.

Ces diverses solutions furent admises au Congrès de Droit Commercial de Bruxelles, en 1888, comme nous le verrons plus loin. L'Institut de Droit International les a adoptées également, la même année, à sa session de Lausanne. Il y a donc lieu de supposer que, si l'accord s'établit entre les divers Etats pour l'adoption d'un Code international de l'abordage, le système que nous venons d'exposer sera définitivement consacré.

CHAPITRE III

Essais d'unification du droit maritime en matière d'abordage.

Nous avons passé en revue les diverses législations actuelles relatives à l'abordage, et nous avons signalé les principaux conflits que soulève, au point de vue international, la variété des solutions consacrées, en cette matière, par la loi ou la jurisprudence des diverses nations maritimes.

Pour si succinct qu'ait été notre examen, nous pensons qu'il aura suffi à montrer combien regrettable est, au point de vue pratique, cette diversité de législations. S'il est rare, en effet, que les deux navires entrés en collision appartiennent à la même nationalité, il est pour ainsi dire sans exemple que le règlement d'un abordage international ne donne lieu à des difficultés. Le seul moyen de prévenir efficacement le retour de tels conflits est facile à concevoir, sinon à réaliser : il consisterait en l'adoption, par les divers Etats, d'un Code international de l'abordage, qui trancherait notamment la question de la compétence et de la répartition des dommages.

C'est à la réalisation de cette œuvre, dont le besoin se fait si vivement sentir, que se sont attachés, depuis plusieurs années, des hommes dévoués, jurisconsultes, armateurs et assureurs, appartenant à toutes les nationalités, et au premier rang desquels nous sommes heureux de trouver nos éminents compatriotes, MM. Lyon-Caen, de l'Institut, professeur à la Faculté de droit de Paris; Autran, avocat à Marseille, directeur de la *Revue internationale du droit maritime*; Clunet, directeur du *Journal de droit international privé*, etc... Certes, leur tâche est difficile; en présence de systèmes et surtout d'intérêts si opposés, on comprend combien il est malaisé d'arriver à une entente et de trouver la formule qui doit donner satisfaction à tout le monde. Il n'en est pas moins vrai qu'un grand pas a été fait, depuis deux ou trois ans, dans cette voie, de sorte qu'il n'est peut-être pas téméraire de prédire que le jour où le Code international de l'abordage sera devenu une réalité ne saurait désormais être bien éloigné.

La question de l'unification du droit maritime, notamment en matière d'abordage, avait déjà été envisagée dans les deux congrès internationaux de droit commercial qui se tinrent à Anvers, en 1885 et à Bruxelles, en 1888. Bien que les résolutions qui furent votées, au cours de ces deux congrès, n'aient pas reçu la sanction pratique que leurs promoteurs étaient en droit d'espérer, elles sont, pour la plupart, beaucoup trop importantes pour que nous ne soyons obligé de les rappeler ici. Plusieurs d'entre elles, du reste, ont été reprises au cours des Conférences

plus récentes de l'Association internationale du droit maritime.

I. — Congrès d'Anvers : septembre-octobre 1885. — En premier lieu, nous devons mentionner la proposition suivante, votée à l'unanimité, en assemblée générale, par le Congrès d'Anvers (section du droit maritime), dans sa séance du 29 septembre 1885, sur le rapport de M. Lyon-Caen, président de la première Commission :

En cas de conflit de lois maritimes, il ne faut pas appliquer de loi générale, mais distinguer suivant les cas (1).

La séance du lendemain, 30 septembre, fut consacrée à la discussion de la question suivante : Quelle est la législation applicable à l'abordage, lorsque la collision a lieu : *A*) Dans les eaux territoriales ; —

(1) Compte rendu du Congrès d'Anvers, p. 105. — L'honorable rapporteur avait bien conclu dans le sens de la résolution votée, mais il avait néanmoins ajouté ce qui suit : « Cependant, une tendance s'est manifestée chez tous (les membres de la commission) : c'est d'admettre, autant que possible, la loi du pavillon du navire, et non la loi du pays où le navire se trouve, ni celle du tribunal saisi... C'est surtout un motif pratique qui nous a décidés à faire prévaloir, en général, la loi du pavillon. Le voici : Si l'on applique au navire la loi du pays où il se trouve, la loi applicable change constamment, tandis qu'en appliquant la loi du pavillon, une seule et unique loi lui est applicable, ce qui présente de grands avantages notamment au point de vue du crédit maritime et commercial. » On voit que la résolution votée en assemblée générale ne fait aucune allusion à cette tendance de la commission à suivre de préférence la loi du pavillon.

B) En pleine mer ; — et selon qu'elle s'est produite : *a*) entre deux navires de même nationalité ; *b*) entre deux navires de nationalité différente.

Après avoir repoussé la proposition de M. Wendt, appuyée par les délégués anglais et américains, en faveur de l'application de la *lex fori* (1), et celle de MM. Picard et Clunet qui proposaient d'ajouter au premier paragraphe du texte de la commission ainsi conçu : « l'abordage dans les eaux territoriales est réglé par la loi du lieu dans lequel il s'est produit », la proposition suivante : « à moins qu'il ne se soit produit entre navires de même nationalité, auquel cas il est régi par la loi du pavillon », l'Assemblée vota les résolutions suivantes :

1° *L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est régi par la loi du lieu où il se produit.*

2° *L'abordage en mer entre navires de même nationalité est réglé par la loi nationale.*

3° *Si les navires sont de nationalité différente chacun d'eux ne sera obligé que dans la limite de la loi de son pavillon et ne pourra recevoir plus que ce que cette loi lui attribue* (2).

En effet, dit le rapporteur, pour le navire qui a commis une faute, le quasi-délit n'existe que dans les

(1) Cette proposition fut repoussée sur les observations de M. Lyon-Caen qui montra que ce système « a pour inconvénient de permettre au navire abordé de saisir à son gré la juridiction du pays dont la législation lui est la plus favorable. »

(2) V. la discussion de ces diverses résolutions, compte rendu du Congrès d'Anvers, p. 130 et suivantes.

conditions et avec les conséquences prévues par sa législation, la seule qu'il doive reconnaître en pleine mer. D'un autre côté, le navire victime de la faute doit se déclarer satisfait, s'il a obtenu tout ce que sa loi nationale lui alloue. C'est le système qui consiste à appliquer la loi la plus favorable au défendeur. Nous savons qu'il a été consacré par la législation portugaise.

Sur les résolutions précédentes, il faut remarquer qu'elles opposent l'abordage « dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures » à l'abordage qui s'est produit « en mer ». Il n'est donc pas question ici des eaux territoriales. La commission proposait au contraire d'appliquer la *lex loci* à l'abordage survenu dans les eaux territoriales, aussi bien qu'à celui qui se produit dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures, en vertu de ce principe qu'un délit doit être soumis à la loi du lieu où il est commis, et que, à ce point de vue, la mer territoriale doit être assimilée au territoire national. Le texte définitif voté par l'assemblée générale, sur la proposition d'un délégué anglais, sir Travers Twis, texte qui assimile la mer territoriale à la haute mer, méconnaît donc le pouvoir de juridiction de l'Etat sur la première, et, à ce titre, il ne saurait être approuvé. Notons enfin cette autre résolution de l'assemblée générale, votée à cette même séance et qui consacre la même distinction entre l'abordage dans les eaux intérieures et l'abordage en mer :

Si l'abordage a eu lieu dans les ports, fleuves et

autres eaux intérieures, on applique, quant aux fins de non-recevoir et aux prescriptions, la loi du lieu où il s'est produit. Si l'abordage a eu lieu en mer, le capitaine conserve ses droits, en réclamant dans les formes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire abordeur, ou par celle du premier port de relâche.

La séance du 1er octobre fut tout entière consacrée à la discussion des deux importantes questions suivantes :

1° L'insertion, dans les chartes-parties et les connaissements, de clauses dérogatoires aux principes de la responsabilité civile des propriétaires des navires, quant aux conséquences des faits et engagements du capitaine relatifs au navire et à l'expédition, peut-elle être autorisée? Dans quelle mesure et à quelles conditions?

Ces dérogations aux principes de la responsabilité doivent-elles être étendues aux bâtiments de rivière, au moins lorsqu'ils font, au moment de l'accident, une navigation maritime?

2° En l'absence de clauses contraires, le propriétaire doit-il être responsable :

a) Des fautes nautiques du capitaine et de l'équipage?

b) Du pilote, même lorsqu'il est obligé d'en prendre un, ou seulement lorsqu'il n'y est pas obligé?

c) Du remorqueur dont le capitaine a requis l'assistance, lorsque le remorqueur remorque plusieurs navires à la fois?

La discussion sur cette double question fut fort longue, tant en Commission qu'en Assemblée générale (1). La légalité de la clause d'exonération fut vivement combattue par M. le Dr Lewis qui présenta un projet en ce sens, d'abord à la Commission et puis à l'Assemblée générale. L'argument principal qu'il fit valoir fut celui de la dépendance des chargeurs vis-à-vis des armateurs.

« On n'est donc pas fondé à dire qu'il serait inique de mettre les armateurs hors du droit commun, en leur interdisant des stipulations qui ne sont prohibées ni par les lois ni par les bonnes mœurs.

« La liberté des conventions doit être ici limitée, eu égard à l'état d'infériorité dans lequel se trouvent les chargeurs vis-à-vis de la situation prépondérante des armateurs. Les chargeurs se trouvent devant cette alternative : renoncer à expédier leur marchandise ou se soumettre aux conditions imposées par les sociétaires de bateaux à vapeur. Il y a, dès lors, autant de raisons de protéger le chargeur contre le monopole des Sociétés de navigation qu'il y en a eu de protéger le commerce contre les prétentions à l'irresponsabilité absolue des administrations de chemins de fer. Cette protection ne peut être obtenue qu'en restreignant la faculté pour l'armateur de se dégager de la responsabilité imposée par la loi (2). »

M. de Querhoënt soutient la même thèse.

A la suite d'observations présentées par MM. Lévy,

(1) V. compte rendu Congrès d'Anvers, p. 152 et suivantes.

(2) Page 163.

Langlois, Lyon-Caen et Maeterling, rapporteur, l'Assemblée, sur la proposition de son président, M. Victor Jacobs, décide de voter sur les deux opinions extrêmes : interdiction absolue de toute dérogation aux obligations inhérentes au contrat de transport (système du docteur Lewis) et liberté absolue des conventions en matière de transport maritime (système de la Cour de cassation française). Les deux principes mis aux voix sont rejetés, le premier, à l'unanimité moins 5 voix, le second à l'unanimité moins 7 voix (1).

La discussion s'engage alors sur le régime intermédiaire à consacrer. Finalement, la section maritime adopte les résolutions suivantes :

Les propriétaires des navires sont civilement responsables vis-à-vis des affréteurs et chargeurs des faits de leurs capitaines et de leurs préposés, relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.

Il est néanmoins loisible aux parties de déroger, par des stipulations particulières, à cette responsabilité, sauf les exceptions ci-après :

Il doit être interdit aux propriétaires des navires de s'exonérer d'avance de leur responsabilité par une clause insérée dans le contrat d'affrètement, le connaissement ou toute autre convention :

a) *Pour tous les faits de leurs capitaines ou de leurs préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;*

(1) Page 178.

b) *Pour ce qui aurait pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défaut de soins ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde ;*

c) *Pour toute baraterie, tous faits ou négligences ayant le caractère de la faute lourde.*

La responsabilité des propriétaires de navires, dérivant des faits et engagements de leurs préposés est limitée à la valeur du navire et du fret au moment de la poursuite.

Ils peuvent se libérer de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur (1).

Nous nous sommes suffisamment expliqué, dans la première partie de cette étude, sur les motifs qui militent en faveur de l'interdiction absolue de toute clause d'exonération, pour être dispensé de commenter longuement les résolutions qui précèdent. En thèse générale d'ailleurs, nous n'aimons guère ces solutions mixtes, bâtardes, qui, sous prétexte de donner satisfaction à deux opinions extrêmes, essaient de concilier deux principes inconciliables. A cette question précise : la clause d'exonération doit-elle être admise ou prohibée ? nous estimons qu'on doit répondre par oui ou par non. Sinon, dès que l'on veut éviter de se prononcer aussi catégoriquement, on hésite, on tâtonne pour savoir jusqu'à quel point on peut ou on

(1) Page 203.

doit admettre la liberté. Rien du reste de plus vague, de plus imprécis, que ces limites qu'on prétend assigner à la portée de la clause restrictive de la responsabilité de l'armateur. Que faut-il entendre exactement par ces mots « faits du capitaine ou de ses préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité du navire » ? A quel moment une « baraterie » ou une « négligence » prennent-elles le caractère de la faute lourde ? C'est ce qu'il appartient au juge d'apprécier, répondra-t-on. Sans doute, mais c'est là précisément ce que nous réprouvons. Nous ne saurions admettre en effet que la validité ou plutôt l'application d'une clause dont les conséquences sont aussi graves, puisse être laissée, dans tous les cas, à l'appréciation des tribunaux. A ce point de vue, nous préférerions le système de la Cour de cassation française, il est au moins plus franc. Chez nous, en effet, pas d'hésitation possible : le chargeur qui confie ses marchandises à une Compagnie de navigation sait parfaitement à quoi s'en tenir. Que ses colis viennent à se perdre ou à s'avarier, en cours de route, par le fait du capitaine, et il peut être certain que la Compagnie se dégagera toujours par une clause d'exonération. Inutile, par conséquent, d'engager un procès long et coûteux pour permettre aux tribunaux d'apprécier le degré de la faute du capitaine.

Il va sans dire pourtant que, au système de la Cour de Cassation française, nous persistons à préférer celui dont le docteur Lewis s'est fait le défenseur au Congrès d'Anvers. Comme lui, nous pensons que ce qu'on appelle la liberté des conventions doit

exister chez les deux parties, celle qui stipule et celle qui consent, et nous estimons que, en fait, il n'en est pas ainsi dans les rapports d'armateur à chargeur.

Nous devons faire cependant une remarque qui a son importance relativement à l'argumentation de M. Lèwis : c'est qu'il commet une erreur juridique lorsqu'il déclare qu'interdire la clause d'exonération serait mettre les armateurs hors du droit commun. Il nous semble au contraire que ce sont les armateurs qui, eux, se placent en dehors du droit commun, en stipulant une clause que la jurisprudence interdit rigoureusement à tout autre commettant ou employeur. Il en est du moins ainsi, en France, et nous croyons qu'il en est de même partout ailleurs : interdire aux armateurs de s'exonérer à l'avenir, par une clause du connaissement, de la responsabilité qui leur incombe à raison des faits du capitaine, ce ne serait donc pas les placer en dehors du droit commun, ce serait les y ramener.

Terminons ce rapide exposé du Congrès d'Anvèrs par les résolutions suivantes, votées dans la séance du 3 octobre :

En cas d'abordage de navires, s'il y a faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires, dans la proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme cause de l'événement.

Si l'abordage a été causé par une faute commise à bord d'un seul navire, le dommage est supporté entiè-

rement par lui. Si l'abordage est fortuit ou douteux, chaque navire supporte son dommage sans répétition (1).

Ces solutions sont entièrement conformes aux principes juridiques et à l'équité. On ne peut donc que les approuver.

II. — Congrès de Bruxelles, octobre 1888. — Nous devons d'abord mentionner les résolutions votées dans les séances des 2 et 3 octobre.

La loi du pavillon servira à déterminer :

..... 6° *L'étendue de la responsabilité des propriétaires des navires, à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage.*

..... 9° *Les obligations du navire en cas d'abordage en mer et les indemnités dues à raison de cet abordage. Néanmoins, les personnes qui se trouvent à bord d'un navire engagé dans l'abordage, les propriétaires du corps et des facultés de ce navire ne pourront obtenir respectivement ni des indemnités supérieures à celles qu'ils seraient en droit de réclamer d'après la loi du pavillon de ce navire, ni des condamnations solidaires, dans le cas où, d'après la loi de ce pavillon, les débiteurs des indemnités n'en sont pas solidairement tenus* (2).

Les obligations de chacun des navires poursuivis à raison d'un abordage, dans les ports, fleuves et autres

(1) Compte rendu congrès d'Anvers, page 296.

(2) Compte rendu du congrès de Bruxelles, page 111.

eaux intérieures sont régis par la loi du lieu où ils se produisent (1).

Mais les principales résolutions du Congrès de Bruxelles furent celles qui furent votées dans la séance du 5 octobre, concernant la responsabilité des propriétaires des navires. Le Congrès d'Anvers s'était exclusivement attaché à la limitation conventionnelle de cette responsabilité par la clause d'exonération, le Congrès de Bruxelles s'attacha surtout à l'étude de la limitation légale par la faculté d'abandon. Nous ne pouvons que reproduire les résolutions consacrées en assemblée générale, en faisant remarquer que les dernières ne sont qu'un rappel de celles votées au Congrès d'Anvers.

Le propriétaire du navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions. Il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives. Il peut, dans tous les cas, même à l'égard de l'Etat et des administrations publiques, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité du propriétaire du navire est encourue à raison de l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse d'un contrat conclu par lui-même,

(1) Page 148.

pourvu que l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capitaine.

Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le navire a droit, notamment pour abordage, assistance, avaries communes. L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire, une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage.

Le fret à abandonner est le fret brut du voyage en cours au moment où l'obligation est née, sous déduction des salaires et des vivres de l'équipage relatifs à ce voyage.

.....Le propriétaire du navire a la faculté de se libérer par l'abandon des responsabilités résultant des fautes du pilote.

La libération par l'abandon du navire et du fret s'applique aux responsabilités pouvant être encourues par un fait de remorque.

.....Les propriétaires des navires sont civilement responsables vis-à-vis des affréteurs ou chargeurs des faits ou actes de leurs capitaines et de leurs préposés relatifs à la cargaison, à moins qu'ils ne justifient que le dommage provient de la force majeure.

Il est néanmoins loisible aux parties de déroger par des stipulations particulières à cette responsabilité, sauf lorsque ces actes rentrent dans l'une des catégories suivantes :

a) *Les actes de nature à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;*

b) *L'arrimage, la garde, le maniement ou la délivrance de la cargaison ;*

c) *Les actes ou négligences ayant le caractère de la faute lourde* (1).

III. — Association internationale du droit maritime. — Les résolutions votées au cours des Congrès internationaux d'Anvers et de Bruxelles concernant l'abordage n'ayant pas abouti, et les conflits de lois résultant de la diversité des législations devenant de jour en jour plus fréquents, des spécialistes belges, jurisconsultes et armateurs, prirent, en 1897, l'initiative d'un mouvement en faveur de l'unification du droit maritime.

Ils provoquèrent dans ce but la création dans les divers Etats d'Associations nationales, destinées à étudier séparément et à résoudre un certain nombre de questions que leur soumettrait un Comité Maritime International, qui leur servirait de trait d'union et qui tiendrait un Congrès annuel à l'effet d'arrêter les résolutions communes à prendre. Les efforts des généreux promoteurs de ce mouvement ont été jusqu'ici couronnés de succès, puisque, en moins de cinq ans, il n'a pas été fondé moins de onze associations nationales, sous les auspices du Comité Maritime International (2).

L'Association française fut une des premières

(1) Page 283.

(2) Ces associations existent en Belgique, France, Angleterre, Allemagne, Hollande, Danemark, Norwège, Italie, Etats-Unis, Autriche-Hongrie, Japon.

créées (1). En outre, quatre Conférences Internationales ont été déjà tenues, à Bruxelles, en juin 1897, à Anvers, en septembre 1898, à Londres, en juillet 1899 et à Paris, en octobre 1900.

Les premières questions mises à l'ordre du jour des travaux du Comité Maritime International sont relatives à l'abordage, à la responsabilité des propriétaires des navires et à l'assistance. Nous allons exposer les résolutions arrêtées qui ont trait aux deux premières ; dans un but de simplification, nous examinerons simultanément les résultats des quatre Conférences internationales en les groupant en deux paragraphes : *a*) répartition des dommages ; *b*) responsabilité des propriétaires de navires (2).

a) *Répartition des dommages.* — Les premières questions posées par le Comité Maritime International, lors de la Conférence de Bruxelles de 1897, aux associations nationales affiliées, étaient relatives

(1) Elle tint sa première séance à Paris, le 2 juin 1897, sous la présidence de M. Lyon-Caen.

(2) L'ordre du jour de la Conférence de Paris de 1900 portait : 1° Responsabilité des propriétaires des navires ; 2° Assistance, sauvetage, obligation de secours ; 3° Compétence en matière d'abordage. — Le compte rendu de la Conférence publié par M. Georges Marais, avocat à la Cour d'appel de Paris, compte rendu que nous avons sous les yeux, ne fait pas allusion à cette troisième question. Les séances du congrès furent toutes absorbées par la discussion sur les deux premières, principalement sur l'assistance et le sauvetage. Il y a lieu de supposer que la question de la compétence en matière d'abordage, figurera en tête de l'ordre du jour de la prochaine Conférence qui doit se tenir prochainement à Hambourg.

à la répartition des dommages dans les différents cas d'abordages (1). Voici ces questions et les solutions qui prévalurent à la suite des discussions qui eurent lieu au cours des Conférences postérieures :

1° *Convient-il qu'en cas d'abordage fortuit ou déterminé par force majeure, chacun supporte son dommage?*

Y a-t-il lieu de déroger à cette règle dans le cas où l'un des navires était à l'ancre tandis que l'autre était en marche?

Tout le monde est d'accord pour dire que, dans le premier cas, chacun doit supporter son dommage (Conférence d'Anvers).

La seconde question vise une disposition des législations hollandaise et russe qui met à la charge du navire en marche la moitié du dommage et y fait parfois contribuer même la cargaison. Les délégués hollandais furent d'accord pour reconnaître que cette exception n'avait aucune raison d'être et, à l'unanimité, la Conférence émit un vote en ce sens.

2° *L'abordage douteux doit-il être traité comme l'abordage fortuit?*

R. — Oui, à l'unanimité.

3° *Si l'abordage a été causé par une faute unique, tous les dommages doivent-ils être supportés par le propriétaire du navire à bord duquel cette faute a été commise?*

R. — Oui, à l'unanimité.

(1) Verneaux : Questions soumises par le Comité maritime international aux associations nationales, Autran, XIII, p. 471.

4° *Quelle est l'influence que la présence à bord d'un pilote, dont l'emploi est obligatoire, doit exercer sur la responsabilité en cas d'abordage?*

La discussion commença réellement, au sein de la Conférence d'Anvers, sur cette question. La Conférence se trouvait en présence du système français (responsabilité du capitaine nonobstant la présence du pilote à bord) et du système anglais (non responsabilité du capitaine du fait de la présence à bord d'un pilote dont l'emploi est obligatoire). Or, fait assez singulier, la majorité des délégués français, par l'organe de MM. Marais et Autran, se prononça en faveur du système anglais, tandis que les délégués anglais déclarèrent adhérer au système français. Il en fut de même des autres membres présents, ce que voyant, les délégués français déclarèrent se ranger à l'opinion de la majorité, de sorte que, finalement, le système français fut admis à l'unanimité.

5° *Quelle est l'influence qui doit être exercée sur la responsabilité en cas d'abordage, par ce fait que le navire est remorqué?*

On admit, après longue discussion, que le remorqué doit, en règle générale, être responsable du remorqueur.

6° *En cas d'abordage par faute commune, qui doit supporter le dommage causé au navire et à la cargaison?*

Y a-t-il lieu de prononcer, en semblable matière, la solidarité?

Sur le premier point, la Conférence d'Anvers, après longue discussion, admit à l'unanimité la solution

suivante : « Quand les deux navires sont en faute dans un abordage, le total du dommage occasionné aux personnes et aux choses sera réparti entre les navires en ayant égard au degré de leur faute (1). Cette règle ne touche en rien à la responsabilité du navire vis-à-vis de la cargaison ; cette responsabilité est régie par la loi du lieu du contrat. »

Sur le second point, l'accord ne put s'établir à la Conférence d'Anvers MM. Autran, Carvers (Londres), Marc-Arthur (Londres), Franck (Anvers) combattirent le système de la solidarité qui fut soutenu par MM. Sieveking et Martin (Hambourg). La question fut reprise, en 1899, à la Conférence de Londres et finalement l'opinion de M. Autran prévalut (2).

7° *S'il est admis que la règle proportionnelle sera appliquée à la cargaison, la cargaison devra-t-elle établir le degré de la faute de chaque navire ou incombera-t-il au navire qui prétendra qu'il y a faute commune d'établir les degrés de la faute ?*

Voici la réponse qui fut adoptée : « Quand le propriétaire de la cargaison actionne le navire transporteur, il incombe à ce navire de prouver que la perte a été causée par un péril exclu par le contrat d'affrètement ou que la perte a été causée sans qu'il y ait faute,

(1) On sait que ce système est celui de la jurisprudence française.

(2) Nous avons dit, dans la première partie de cette étude, en étudiant le système de la Cour de cass. française, qui admet en pareil cas la solidarité, le motif pour lequel nous n'approuvons pas les critiques qu'adressent à ce système MM. Autran et Verneaux.

ou, s'il y a faute, il devra prouver que la perte a été causée jusqu'à un certain point par la faute de l'autre navire, et il devra prouver aussi jusqu'à quel point. Quand le propriétaire de la cargaison actionne le navire non transporteur, le propriétaire de la cargaison doit prouver la faute de ce navire et il incombe à ce navire de prouver le degré de la faute du navire transporteur, si celui-ci en a commis une. » (Congrès de Londres) (1).

8° *Les dommages-intérêts alloués en matière d'abordage doivent-ils constituer une réparation complète du préjudice occasionné ?*

Le Congrès d'Anvers proclame le principe de la réparation complète, conformément au droit commun, mais sous les réserves des principes législatifs relatifs à la responsabilité des propriétaires des navires.

9° *L'action du chef d'abordage doit-elle être subordonnée à un protêt ou à quelque autre formalité préalable ?*

A l'unanimité, l'on exprime l'avis que ces formalités sont inutiles.

(1) Dans le premier cas, en effet, il y a faute contractuelle, par conséquent le fardeau de la preuve du cas fortuit pèse sur le défendeur ; dans le second, au contraire, il y a responsabilité délictuelle, c'est donc au demandeur à prouver la faute du défendeur qu'il allègue. A remarquer que les mots « pertes causées par un péril exclu du contrat d'affrètement » supposent la validité de la clause d'exonération, mais seulement dans certaines hypothèses, ainsi que l'avait admis le Congrès d'Anvers.

10° *Comment doit se prescrire l'action du chef d'abordage?*

A l'unanimité, l'on admet la prescription de deux ans.

b) *Responsabilité des propriétaires de navires.* — La Conférence de Londres, en juillet 1899, fut presque exclusivement consacrée à l'unification du droit en matière de responsabilité des propriétaires de navires. Les discussions furent très vives, car on sait quelles diversités présentent les systèmes actuellement en vigueur et on peut dire que chacun d'eux comptait au sein de l'Assemblée des partisans résolus. Voici quelles étaient les questions à l'ordre du jour :

a) *La responsabilité du propriétaire du navire doit-elle être une responsabilité personnelle et, si oui, doit-elle être limitée et jusqu'à quel point?*

b) *Ou doit-elle être restreinte au navire y compris le fret et tous droits du propriétaire sur le navire après l'abordage?*

Nous ne pouvons entrer dans le détail des discussions si intéressantes pourtant que soulevèrent ces questions. Nous n'essaierons même pas de les résumer, de crainte que l'on ne nous adresse le reproche de donner trop de développement à un objet qui ne se rattache, en somme, à la question de l'abordage, qu'à titre indirect et accessoire. Bornons-nous donc à mentionner les résolutions votées.

En premier lieu, la Conférence estime qu'il est opportun de différer la question de savoir si la limitation légale de la responsabilité des armateurs doit

être appliquée au cas de mort ou de blessures corporelles.

En ce qui concerne la responsabilité encourue à raison de pertes ou dommages de biens matériels, par faute de navigation, la Conférence recommande l'adoption, comme loi universelle, de la règle suivante :

L'armateur pourra à son choix dégager sa responsabilité, soit en abandonnant le navire et le fret, soit en payant une somme d'argent, calculée d'après le tonnage du navire. Cette résolution ne s'applique pas aux cas de mort et d'accidents causés aux personnes.

Comme on le voit, cette règle est une combinaison du système français et du système anglais. A notre avis, elle constitue la plus heureuse solution qu'il soit possible d'apporter à cette question si complexe et si grave. Il est aisé de montrer en effet que, grâce à l'option qui lui est offerte, l'armateur se trouverait dans une situation bien plus favorable que dans le système anglais ou dans le système français, puisque, suivant les circonstances, il serait libre de choisir celui qui serait le plus avantageux pour lui.

Le système anglais présente un grave inconvénient : lorsque le navire est englouti au fond de l'eau, l'armateur, pour se libérer, est tenu quand même d'en offrir à ses créanciers la valeur calculée à tant par tonneau de jauge. En réalité, il perd par conséquent son navire deux fois. Or, si l'on suppose que l'armateur ne possédait que le navire perdu, sur quoi devra-t-il prélever la somme qui est sensée

en représenter la valeur? Sur sa fortune terrestre évidemment. D'où il résulte que le principe de la distinction entre la fortune de terre et la fortune de mer, qui sert de fondement à la faculté d'abandon, est, en cas pareil, violé.

D'autre part, on conçoit combien il doit être fâcheux et pénible pour un armateur de faire l'abandon réel de son navire, ainsi que l'exige le système français, lorsque ce navire est un de ces magnifiques paquebots modernes, dont la valeur atteint plusieurs millions. Mieux vaut certainement pour l'armateur, lorsque son bâtiment est sauvé, abandonner aux créanciers une somme qui en représente la valeur, que de se dessaisir du navire lui-même. L'intérêt général, du reste, commande cette solution, car de la sorte le navire ne cesse pas de naviguer et de remplir l'office auquel il est préposé.

Mais ce qui est encore bien préférable pour un propriétaire de navire, c'est d'être laissé libre de prendre telle détermination qui lui convient. C'est ce que propose la Conférence de Londres. Nous ne pouvons qu'applaudir à sa résolution, en souhaitant qu'elle soit avant peu universellement adoptée (1).

(1) Nous ne devons pas passer sous silence la suite donnée en Angleterre à la résolution de la Conférence de Londres. Le 21 mars 1900, MM. Mac-Arthur, membre du Comité international du droit maritime, sir Donal Currie et plusieurs de leurs collègues présentèrent à la Chambre des Communes un projet de loi aux termes duquel une distinction était établie : pour les abordages entre navires anglais, le projet de loi maintenait la loi anglaise et pour les abordages entre navires anglais et étrangers, il appliquait au con-

Nous avons vu que cette résolution n'était pas applicable au cas de mort et d'accidents causés aux personnes. Les membres du Congrès ont estimé qu'il y avait lieu de réserver la question de savoir si la faculté d'abandon doit être accessible à l'armateur, ainsi que l'admettent les législations actuelles, même dans cette hypothèse. Il faut souhaiter de voir cette question résolue dans une prochaine Conférence du Comité maritime international. Il est probable, et ce ne sera que justice, que, en raison de l'intérêt particulier que méritent des personnes blessées ou les héritiers des personnes tuées dans un sinistre maritime, on leur accordera un privilège sur la somme versée par l'armateur en représentation de la valeur du navire ou sur le prix du navire effectivement

traire la résolution votée à Londres. L'exposé des motifs de ce projet de loi faisait valoir notamment la situation désavantageuse des armateurs anglais qui ne peuvent pas se libérer par le simple abandon de l'épave envers leurs créanciers étrangers, tandis que leurs débiteurs étrangers peuvent leur opposer cette faculté. (V. Exposé des motifs et texte du projet de loi : Autran, XVI, p. 126.)

Mais, au nom du Gouvernement, lord Alverstone, attorney général, déclara qu'il ne lui était pas possible d'accepter la proposition de M. Mac-Arthur, telle qu'elle était formulée et, tout en exprimant sa vive sympathie pour l'œuvre d'unification du droit maritime, il affirma qu'il importait de ne pas faire de distinction entre le traitement du demandeur étranger et du demandeur anglais. Il ajouta que cette différence de traitement était de nature à soulever des difficultés diplomatiques ; M. Mac-Arthur retira son projet de loi. Il faut regretter cet échec, car l'adoption de cette proposition par le Parlement anglais aurait constitué un grand pas vers l'unification du droit maritime.

abandonné. Mais, lorsque l'abandon portera sur l'épave engloutie dans la mer, y aura-t-il lieu de maintenir ce privilège et, si oui, sur quoi portera-t-il ? C'est là que réside la difficulté. La solution la plus équitable, à nos yeux, serait la suivante : maintien du privilège des victimes du sinistre ou de leurs héritiers, *mais seulement dans le cas où l'armateur possède d'autres navires que celui qui a fait l'objet de l'abandon*, afin de ne pas entamer sa fortune terrestre, et exercice dudit privilège sur une somme que l'armateur devrait acquitter et qui représenterait, sinon la totalité, du moins une quote-part, le tiers ou le quart par exemple, de la valeur du navire perdu (1).

(1) La Conférence tenue à Paris en octobre 1900 consacra ses deux premières séances à la responsabilité des propriéteires de navire. Mais elle se borna à confirmer les résolutions de Londres et à décider que la limitation de la responsabilité s'étendra notamment « aux dommages causés aux digues, quais et autres objets quelconques. »

CONCLUSION

Nous sommes arrivé au terme de notre étude.

Fidèle au plan que nous nous étions tracé, nous avons d'abord analysé la législation et la jurisprudence françaises; puis, dans une seconde partie, nous avons passé rapidement en revue les législations étrangères, nous attachant spécialement à mettre en relief les points par lesquels elles diffèrent de la nôtre. Nous venons enfin de rappeler les tentatives faites, en ces dernières années, dans le but d'établir l'unité dans cette branche du droit international.

On ne saurait trop louer les promoteurs de ce généreux mouvement et faire des vœux pour la prompte réalisation de leur œuvre. Mais, en admettant, ce qui est probable, qu'une prochaine Conférence du Comité maritime international parvienne à élaborer un projet définitif de Code international de l'abordage, quelle sera la voie la plus rapide et la plus sûre, pour faire aboutir ce projet et le faire sanctionner par la pratique universelle?

Deux systèmes sont proposés : Le premier consisterait à provoquer, dans chaque nation maritime, le vote du projet sous forme de loi. De la sorte, l'unité serait réalisée, non seulement dans l'ordre international, mais encore entre les diverses législations nationales. Ce système serait particulièrement avantageux pour la France, car son application aurait

pour effet de modifier, du même coup, notre Code de commerce, en ce qui touche l'abordage, dans un sens beaucoup plus moderne et plus logique que les dispositions que ce Code consacre actuellement.

Dans le second système, on propose la réunion d'un Congrès international dont les membres auraient qualité pour discuter le projet du Comité et en approuver les termes, au nom de leurs gouvernements respectifs. Il y aurait dès lors une distinction à faire : un abordage surviendrait-il en mer entre deux navires de nationalité différente, c'est à la convention internationale qu'il faudrait recourir pour régler les questions de compétence, de répartition de dommages, etc.. Au contraire, les deux navires entrés en collision naviguaient-ils sous le même pavillon, c'est la loi de ce pavillon qu'il faudrait suivre, ainsi d'ailleurs que cela se pratique actuellement. Quel besoin en effet, demandent les partisans de ce second système, de voir l'unité universelle se réaliser, et pourquoi obliger chaque nation à identifier sa législation intérieure de l'abordage au règlement international ?

Pour ce qui nous concerne, nous n'hésitons pas à donner la préférence à cette dernière solution. Elle présente incontestablement d'abord l'avantage de la promptitude. Provoquer la réunion d'un Congrès, le tenir, et signer une convention internationale, ce n'est à notre époque qu'une affaire de quelques mois. Combien d'années au contraire faudrait-il attendre avant de voir l'unification se réaliser par la première voie ! L'expérience ne démontre que trop la lenteur du régime parlementaire, pour que l'on puisse se

flatter d'aboutir rapidement par ce moyen. Pour ne parler que de la France, combien de propositions réellement utiles dorment sur les bureaux de nos Chambres, attendant vainement, d'une législature à l'autre, leur tour de discussion !

A nos yeux, du reste, le premier procédé aurait encore un autre inconvénient. On ne saurait exiger des divers parlements saisis, qu'ils votent le projet du Comité Maritime sans discussion. Il y aurait dès lors tout lieu de craindre que l'un d'eux au moins n'en modifie quelques dispositions et, par suite, l'unité législative ne serait plus réalisée, le but poursuivi serait manqué. Il est évident que pareil danger ne serait pas à redouter si l'on recourait au système du vote du Code international de l'abordage par un Congrès tenu à cet effet.

En faveur de cette solution, on peut rappeler ce qui existe actuellement pour les transports par chemins de fer. On sait que, en vertu de la Convention signée à Berne, le 14 octobre 1890, les transports internationaux sont régis d'une façon spéciale, toujours la même, indépendante de celle que chaque Etat est libre d'édicter dans les limites de son territoire. Pourquoi la distinction ainsi établie entre un transport international de marchandises et un transport à l'intérieur d'un même pays ne pourrait-elle pas se faire à l'occasion de l'abordage ? Et qu'y aurait-il de singulier à décider que les règles à suivre varieraient, suivant que la collision s'est produite entre navires appartenant à la même nationalité ou entre navires de nationalité différente ?

Il est vrai que le système opposé aurait l'avantage, au point de vue purement français, de mettre immédiatement notre législation au niveau des exigences modernes. Mais pourquoi, le règlement international une fois mis en vigueur et expérimenté, notre législateur ne déciderait-il pas d'abroger les dispositions de notre code qui concernent cette matière et de les remplacer, soit en bloc, soit en partie, par celles qui régiraient déjà l'abordage international ?

Nous pensons que cette opinion est celle de la majorité des membres qui composent l'Association française du droit maritime. Ils ont en effet élaboré un projet de loi qui doit être présenté prochainement à notre Parlement et dont les dispositions ne concordent pas entièrement avec celles que consacrera sans doute le prochain Congrès international. C'est donc que l'Association française ne reconnaît pas la nécessité de l'identité absolue entre la législation nationale et le futur règlement international. C'est aussi notre avis. Nous concevons ce Code international, plutôt comme un ensemble de solutions moyennes, que comme un type, un modèle, sur lequel toutes les législations positives devraient nécessairement se calquer. Vouloir obliger toutes les nations à adopter une législation intérieure uniforme nous paraît une utopie. L'expérience l'a bien montré, l'année dernière, lorsqu'il s'est agi de modifier la loi anglaise, conformément aux décisions du Congrès de Londres. On s'est heurté de suite, de la part du Gouvernement, à une vive opposition. Qu'on juge par là de ce que c'eût été si l'on avait proposé de sanction-

ner *de plano* toutes les dispositions du Code international de l'abordage et de les substituer à la législation actuellement en vigueur dans le Royaume-Uni.

C'est pourquoi nous sommes convaincu que la poursuite de l'unification absolue, en droit maritime comme en toute autre branche de la législation, est une véritable chimère. Les Etats modernes sont trop jaloux de leur indépendance respective pour consentir jamais à la réaliser. Son utilité pratique n'apparaît pas d'ailleurs bien grande. L'essentiel, au fond, est d'éviter à l'avenir les conflits de législations si regrettables qui s'élèvent si souvent à notre époque. Or, en ce qui concerne l'abordage, ce résultat serait certainement atteint le jour où serait signée une convention internationale qui déterminerait en détail la procédure à suivre et les principes à appliquer en présence d'une collision entre navires de nationalité différente. Souhaitons donc, dans l'intérêt général de l'industrie maritime, que les travaux du Comité international soient couronnés de succès et que le Code international de l'abordage, dont il poursuit l'élaboration, ne tarde pas à devenir une réalité.

Vu : *Le Président de la Thèse*,
Louis FRAISSAINGEA.

Vu : *Le Doyen de la Faculté de droit*,
A. DELOUME.

Vu et permis d'imprimer :
Toulouse, le 28 février 1902.
Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université,
PERROUD.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

HISTORIQUE 9

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Définition de l'abordage. — Abordage maritime et abordage fluvial 21

CHAPITRE PREMIER. — Diverses espèces d'abordage maritime 27

I. — Abordage fortuit 29

II. — Abordage par la faute de l'un des capitaines 32

III. — Abordage douteux 40

IV. — Abordage par faute commune 52

V. — Abordage au cas de pilotage 55

VI. — Abordage au cas de remorquage 60

VII. — Abordage entre plusieurs navires 63

VIII. — Abordage entre un navire de commerce et un navire de l'Etat 64

CHAPITRE II. — Dommages causés aux marchandises et aux personnes 66

Section première. — Action des chargeurs et des passagers 67

Section II. — Action des membres de l'équipage ou de leurs héritiers 83

CHAPITRE III. — Responsabilité des propriétaires de navires 108
I. — Limitation légale : faculté d'abandon.... 112
II. — Limitation conventionnelle..... 116
CHAPITRE IV. — Actions pénales résultant d'un abordage. 143
CHAPITRE V. — Tribunal compétent en matière d'abordage 155
Section première. — Compétence *Ratione materiæ*..... 156
Section II. — Compétence *Ratione personæ*... 168
CHAPITRE VI. — Fin de non-recevoir et prescription..... 180
APPENDICE. — Recours contre les assureurs..... 199

DEUXIÈME PARTIE

L'Abordage international..... 207
CHAPITRE PREMIER. — Législation comparée..... 208
Section première.— Répartition des dommages. 209
Section II. — Responsabilité des propriétaires de navires 216
CHAPITRE II. — Compétence internationale..... 227
Section première. — Détermination du tribunal compétent..... 229
Section II. — Loi applicable..... 235
CHAPITRE III. — Essais d'unification du droit maritime en matière d'abordage..... 245
CONCLUSION..... 271

Toulouse. — Imp. Saint-Cyprien, allées de Garonne, 27.